JAHRGANG 7

NOVEMBER 1958

11

DER MODELLEISENBAHNER

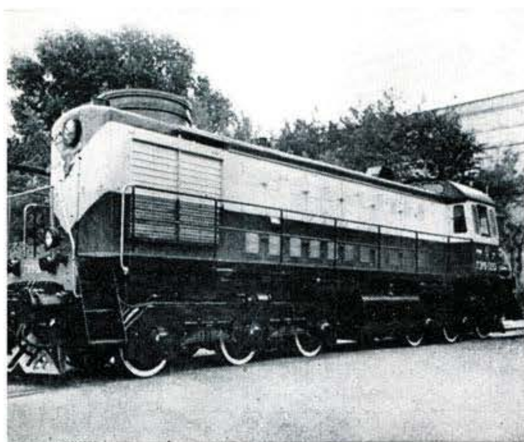
FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU





VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT HALLE/SAALE · EINZELPREIS DM 1,–



Wissen Sie schon . . .

● *daß in der Sowjetunion eine neue Diesellokomotive TEM-1 in dem Brjansker Maschinenbauwerk hergestellt wurde? Diese Lokomotive entwickelt bei einer Leistung von 1000 PS eine Stundengeschwindigkeit von 90 km. Die erste Lokomotive dieser Bauart wird auf der Moskauer Ringeisenbahn eingesetzt werden.*

● *daß das Lokomotiv- und Waggonwerk von Szefang in der Volksrepublik China einen Doppelstock-Personenzug hergestellt hat, der jetzt seine Probefahrt erfolgreich bestand. Der Zug erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und wird von zwei dieselelektrischen Lokomotiven, von denen jede mit einem 600-PS-Dieselmotor ausgerüstet ist, gefördert. Der neue Zug faßt insgesamt 780 Passagiere.*

● *daß in Frankreich auf der Strecke Dole—Vallorbe der elektrische Betrieb aufgenommen worden ist?*

● *daß in der Sowjetunion im sibirischen Raum der Bau von neuen Eisenbahnlinien geplant ist, um die wertvollen Naturschätze Sibiriens noch besser verkehrsmäßig zu erschließen. Außer den Eisenbahnen Abakan—Taischet—Atschinsk—Abalakowo sind in den Jahren 1959 bis 1965 noch zwei Strecken zu bauen: eine zur Verwertung der südjakutischen Kokskohle und des Aldaner Eisenerzes und eine weitere zum Abtransport der Bodenschätze des Industriebezirkes Nishne und Angarsk.*

● *daß die westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen beschlossen haben, den Wagenpark von etwa 3 Millionen Güterwagen mit automatischen Kupplungen auszustatten? Der Beschluß ist allerdings nur auf Papier geschrieben: Allen Eisenbahnverwaltungen fehlt dazu auf Jahre hinaus das nötige Geld.*

AUS DEM INHALT

Titelbild

Schmalspurlokomotive 99 161 (1000 mm Spurweite) in Reichenbach/Vogtl. Hierzu siehe die Erläuterung auf Seite 300 unter „Raritäten des Vorbildes“. Foto: G. Illner, Leipzig.

IN VORBEREITUNG

Die Kesselwagen der Deutschen Reichsbahn

Bauanleitung für eine Tankstelle

Modelleisenbahnanlage Eichdorf-Kieferholz

Der gegenwärtige Stand der Elektrifizierung bei der Deutschen Reichsbahn

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagsdirektor: Walter Franze. Chefredakteur: Rudolf Graf; Fachredaktion: Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestr. 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber 01 14 48. Typographische Gestaltung: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft“, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen Halle (Saale), Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

10 Jahre Pionierorganisation „Ernst Thälmann"



In wenigen Tagen feiern überall in unserer Republik die Pioniere den 10. Geburtstag ihrer Organisation, die am 13. Dezember 1948 durch die Mitglieder der FDJ ins Leben gerufen wurde. In den 10 Jahren ihres Bestehens kann die Pionierorganisation „Ernst Thählmann" auf große und schöne Erfolge zurückblicken. Sie alle werden sich erinnern, mit wieviel Schwung und Elan die Pioniere daran gingen, in der Schule beim Lernen gute Noten zu erzielen, wie sie die Unruheteufel verjagten und sich um eine gute Disziplin bemühten.

Aber nicht nur in der Schule beim Lernen gingen die Pioniere allen Kindern voran. Die guten Taten, die sie für den Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik vollbrachten, waren für viele beispielhaft und erwarben ihnen schon damals die Achtung und Anerkennung der Erwachsenen und der Eltern. Die Bewegung zum Aufbau eines Wohnhauses in der damals neu erstehenden Stalinallee in Berlin setzte sich fort in dem Schwung und der Begeisterung, mit der unsere Pioniere an die Erfüllung der großen Aufgabe gingen, einen Handelsdampfer für die DDR zu schaffen. Heute zieht der 3000-t-Frachter mit dem Namen „Thälmann-Pionier" stolz seine Bahnen über die Weltmeere und legt Zeugnis ab von der großen Kraft der Pioniere und der Liebe unserer Kinder zu ihrer Republik.

Mit großer Erwartung schauten die Pioniere auf den V. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. Die Pionier-Delegation, die den Parteitag begrüßte, kam nicht mit leeren Händen. In 60 dicken Büchern trugen über 30 000 Pioniergruppen ihre guten Taten für unsere gemeinsame sozialistische Sache ein, die sie zu Ehren des V. Parteitages vollbrachten.

Das im August durchgeführte III. Pioniertreffen „Für Frieden und Sozialismus" in Halle stand ganz im Zeichen der neuen Aufgaben, die der Pionierorganisation „Ernst Thälmann" vom V. Parteitag gestellt wurden. In einem Brief an den Genossen Walter Ulbricht schrieben die Pioniere:

> „Wir werden unseren Pionierplan „Immer bereit für den Sieg des Sozialismus" ausarbeiten und erfüllen. Mit unseren guten Taten und mit den guten Noten in unseren Schulzeugnissen werden wir symbolisch einen Eisenbahnzug — den Pionierexpreß — zum 10. Jahrestag der Republik beladen ...
>
> Unser Fahrtziel ist klar: Frieden und Sozialismus. Der Fahrplan ist bekannt. Der Pionierexpreß bringt neue sozialistische Taten der Pioniere zum 10. Jahrestag der Gründung unserer Republik am 7. Oktober 1959."

In den Frachtbriefen die von allen Gruppen aufgestellt wurden, spiegelt sich das fröhliche Pionierleben wider. Sport, Spiel, Singen, Wandern und Pionierfeste sind darin enthalten. Als Wichtigstes — und das steht in den Frachtbriefen an erster Stelle — wollen die Pioniere mithelfen, gute Ergebnisse in der polytechnischen Bildung in unserer sozialistischen Schule zu erreichen, um den Unterrichtsweg interessanter, wissenschaftlicher zu gestalten und enger mit dem Leben zu verbinden. Am Unterrichtstag in der sozialistischen Produktion lernen sie ihr Wissen in der Praxis anzuwenden und die körperliche Arbeit zu achten, wird ihr Interesse an Wissenschaft und Technik geweckt.

Um dieses Neue in der sozialistischen Schule allseitig zu unterstützen, fördert die Pionierorganisation „Ernst Thälmann" in jeder Weise die Tätigkeit der Pioniere und Schüler in den verschiedensten Arbeitsgemeinschaften an den Schulen, den naturwissenschaftlichen und technischen Stationen und in den Pionierhäusern. Es ist notwendig, daß auf diesen Gebieten noch mehr Arbeitsgemeinschaften gebildet werden. Unter diesem Gesichtspunkt gewinnen auch die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner an Bedeutung. Sie müssen durch ihre Tätigkeit die polytechnische Bildung der Schule sinnvoll unterstützen und ergänzen. Das kann auf vielfältige Art und Weise geschehen, und jeder Arbeitsgemeinschaftsleiter muß sich Gedanken machen, wie er in seinem Ort mit den Möglichkeiten, die sich ihm bieten, dieser Forderung gerecht wird. Deshalb sollten sich die Pioniere und Schüler in den Arbeitsgemeinschaften nicht nur schlechthin mit dem Modelleisenbahnbau beschäftigen, wie das vielerorts noch getan wird, sondern eine enge Verbindung zur Praxis herstellen.

In den sozialistischen Betrieben der Deutschen Reichsbahn sollen Betriebsbesichtigungen durchgeführt werden und Zusammenkünfte mit Aktivisten und Arbeitern stattfinden, die den Gesichtskreis der Kinder erweitern und sie zu neuem Bauen und Konstruieren anregen. Dieses Zusammensein mit den Arbeitern ist für ihre Erziehung zu sozialistischen Menschen sehr wertvoll und bereitet sie vor, später selbst einmal gute Facharbeiter zu werden.

Wir rufen alle Modelleisenbahner, alle Arbeitsgemeinschaftsleiter und Pioniere auf, die bereits in den Arbeitsgemeinschaften tätig sind, ihre Modelle und Anlagen nicht hinter verschlossenen Türen zu halten, sondern Pioniere und Pioniergruppen einzuladen, um gemeinsam mit ihnen zu spielen, die Modellanlagen vorzuführen und sie für den Modellbau zu interessieren. Damit könnte von allen Modelleisenbahnern ein wichtiger Beitrag zur polytechnischen Bildung und Erziehung geleistet werden.

Heute, nach zehnjähriger erfolgreicher Tätigkeit der Pionierorganisation „Ernst Thälmann" möchten wir allen danken, die sich um die sozialistische Erziehung unserer Pioniere bemühen. Alle Arbeiter aus den sozialistischen Betrieben, die in den Leitungen der Pionierorganisation mitarbeiten, alle Genossen und FDJ-Mitglieder, Lehrer und Eltern, die als Pionierleiter, Helfer oder Arbeitsgemeinschaftsleiter tätig sind, ihre Arbeits- und Lebenserfahrungen an unsere Kinder weitergeben und mithelfen, sie zu sozialistischen Menschen zu erziehen, beglückwünschen wir zum 10. Geburtstag der Pionierorganisation.

RAINER ZSCHECH

Die elektrisch betriebene Nebenbahn Müncheberg-Buckow
(Märk. Schweiz)

Электрофицированная железная дорога местного значения Мюнхеберг—Букков (в «Бранденбургской Швецарии»).

The electric secondary line railway Müncheberg—Buckow (Märkische Schweiz)

Le chemin de fer secondaire à traction électrique Müncheberg—Buckow (Märkische Schweiz)

DK 656.4 (27)

Besonders an den Wochenenden kann man immer wieder die Flucht der Großstadtbewohner aus den Mauern ihrer Stadt feststellen, die die Natur aufsuchen, um dort Entspannung zu finden und neue Lebenskraft zu sammeln. Auch die Wälder und Seen in der Umgebung Berlins ziehen die Erholungsuchenden an. Zu solch einem Ziel gehört auch der Kurort Buckow in der Märkischen Schweiz. Dieser ist durch eine Nebenbahn mit dem Bf Müncheberg verbunden. Hier sind die Nebenbahngleise sofort durch die Fahrleitung zu erkennen. Nach Ankündigung durch Läute- und Pfeifsignale fährt gerade ein Triebwagenzug in den Bf Müncheberg ein. Er besteht aus zwei Triebwagen und einem in der Mitte laufenden Beiwagen. Der erste Triebwagen wird abgekuppelt, fährt auf das Anschlußgleis, holt einen für Buckow bestimmten Güterwagen und wird wieder an den Zug angehängt. Bald setzt sich der Zug in Bewegung. An unbeschrankten Wegübergängen, Wäldern und Wiesen vorbei, wird der Bahnhof Waldsieversdorf erreicht. Weiter geht die Fahrt durch die wundervolle Landschaft nach Buckow, dem Endbahnhof dieser Nebenbahn, die sich gut als Vorbild für kleine Modellbahnanlagen eignet. Ihre Anlagen und technischen Einrichtungen sollen daher nachstehend beschrieben werden.

1. Die betrieblichen Anlagen der Strecke

Die Nebenbahn Müncheberg (Mark)—Buckow (Märkische Schweiz) ist 4,7 km lang und hat im Bahnhof Müncheberg Verbindung mit der Hauptbahn Berlin—Strausberg—Kietz. Die Strecke Müncheberg—Buckow ist eingleisig ausgeführt und hat nur geringe Steigungen. Etwa in Streckenmitte befindet sich der Bahnhof Waldsieversdorf. Durch zwei Weichen ist hier eine einfache Ausweichmöglichkeit geschaffen. Da auch Güterwagen hier abgestellt werden, ist das Überholungsgleis mit zwei Gleissperren von Hand verschließbar. Die Schlüssel hierzu befinden sich in einem Führerstand des Triebwagenzuges.

Der Bahnhof Müncheberg ist gleichzeitig Übergangsbahnhof. Ein großer Teil der Auszieh- und Ladegleise sind mit Fahrdraht überspannt und ermöglichen ein zügiges und ausgedehntes Rangieren der Triebwagen. Der Bahnsteig ist eingleisig.

Zugbildungsbahnhof der Nebenbahn ist der Bahnhof Buckow. Neben einer Ladestraße, einer Laderampe und einem zweigleisigen Bahnsteig befindet sich hier der Triebwagenschuppen (Bild 3) und das Unterwerk für die Strecke. Ein idyllisches einstöckiges Empfangsgebäude (Bild 1) quer zur Gleisachse schließt das Bahngelände zum Luftkurort hin ab. Die Gleislänge der elektrischen Strecke einschließlich der Nebengleise wird mit etwa 5,5 km angegeben. An der Strecke befinden sich keine Signale. Nur die bekannten Kennzeichen weisen den Triebwagenführer darauf hin, wenn er sich einem Überweg nähert und andere Verkehrsteilnehmer durch Läute- und Pfeifsignale zu warnen sind. Wegen der unbeschrankten Bahnübergänge liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h; die Reisegeschwindigkeit beträgt ungefähr 20 km/h.

Die Strecke wurde am 15. Mai 1930 eröffnet und unterstand als „Buckower Kleinbahn" der Verwaltung des Landesverkehrsamtes Brandenburg in Potsdam. Heute ist diese Bahn der Deutschen Reichsbahn, Rbd Berlin, unterstellt, und zwar energiemäßig der Verwaltung der Berliner S-Bahn und betrieblich dem Reichsbahnamt Berlin 7 in Frankfurt/Oder.

Die Leistungen, die diese Bahn zu bewältigen hat,

Bild 1 Das Empfangsgebäude des Bf Buckow (Märkische Schweiz).



Bild 2 Zwei Triebwagen der Nebenbahn Buckow—Müncheberg als Zugeinheit. Dieses Bild wurde vor der Änderung der Wagenklassen angefertigt.

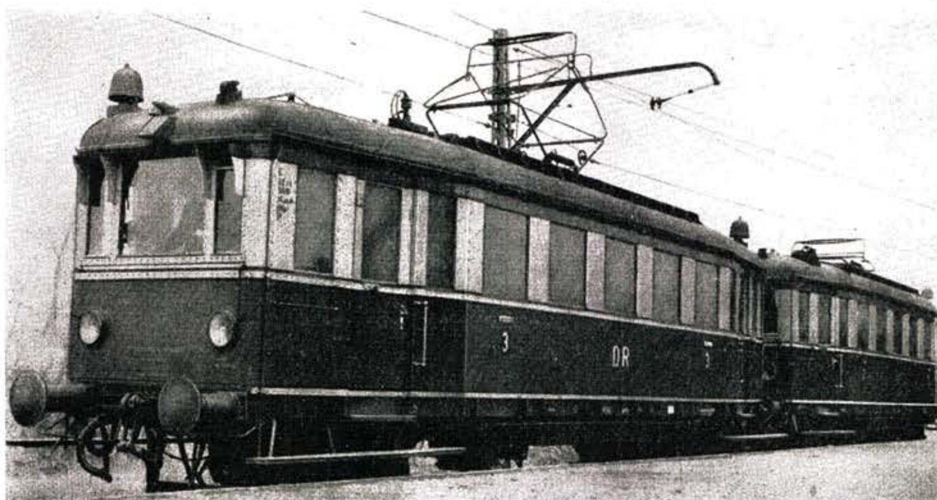


Bild 3 Die Einfahrt des Triebwagenschuppens in Buckow. Unter dem rechten Ausleger ist deutlich die Trennstelle der Oberleitung zu erkennen.
Fotos: I. Pochanke, Berlin.



waren schon in der Vergangenheit nicht gering. So wurden beispielsweise im Jahre 1935 insgesamt 100 714 Personen und 7733 t Güter befördert. Dies entsprach einer Leistung von 477 615 Personenkilometer und 38 532 Tonnenkilometer.

2. Unterwerk und Fahrleitungsanlage

Das Unterwerk ist ein Teil des „Maschinenhauses", das neben dem Triebwagenschuppen noch einen Arbeitsraum und ein Büro enthält. Im Unterwerk befinden sich der Hochspannungsraum, der Niederspannungsraum und die Trafozellen. Der Strom kommt mit 10 kV und einer Frequenz von 50 Hz durch eine Überlandleitung aus Strausberg. Als Reserveanschluß dient eine 15 kV Fernleitung aus Eberswalde. Letztere wird nur in Notfällen verwendet. Die 15 kV müssen dazu über einen Kupplungstrafo von 300 kVA erst auf 10 kV abgespannt werden. Beide 10 kV-Leitungen gehen weiter über je einen Ölschalter zu dem zugehörigen Haupttrafo. Diese haben eine Leistung von je 220 kVA und spannen den Strom auf 1000 V ab. Es sind Trafos mit Ölselbstkühlung und Buchholzrelais. Wenn also durch eine Unregelmäßigkeit des Stromverlaufes die Wicklungen im Trafo zu warm werden und durch das Kühlmittel (Öl) eine Gasbildung entsteht, gibt das Relais eine Vorwarnung. Bei weiterer Gasbildung schaltet das Relais automatisch den Ölschalter ab und bewahrt so den Trafo vor einer Zerstörung, die sich meist als Trafobrand auswirken und schwerwiegende Folgen haben würde.

Durch zwei Quecksilberdampfgleichrichter wird der Wechselstrom von 1000 V gleichgerichtet und mit 800 V verläßt er das Unterwerk. Jeder Gleichrichter ist bis zu 250 A belastbar. Bei normalem Verkehr ist nur einer in Betrieb. Wenn aber schwere Güterzüge gefördert werden und die Stromstärke über die Grenze steigt, dann werden beide Gleichrichter parallel geschaltet und gestatten eine Belastung bis zu 500 A, die aber noch nie erreicht wurde.

Über ein Erdkabel wird der Strom aus dem Gleichrichter der Fahrleitung zugeführt. Auf der freien Strecke wurde als System die windschiefe Aufhängung von BBC verwendet, während in den Bahnhöfen der Fahrdraht an Auslegern befestigt ist. Der Fahrdraht und das Tragseil bestehen aus 70 mm^2 Kupfer. Nachgespannt wird nur der Fahrdraht, und zwar mit 700 kg Zugkraft. Zwei Nachspannstellen befinden sich auf freier Strecke. Der mittlere Mastabstand in der Geraden beträgt 70 m. Einige Blitzableiter sorgen für die Sicherheit der Fahrleitung. Den Schutz des Unterwerkes übernimmt eine besondere Einrichtung an der Speisestelle. Der Strom wird vom Gleichrichter über

eine Spule der Fahrleitung zugeführt. Wenn nun ein Blitzeinschlag erfolgt, so wird dem Blitz der Weg in den Gleichrichter versperrt (Spulen vernichten Wechselstrom, lassen Gleichstrom ungehindert passieren) und der Blitz wird durch den Hörnerblitzableiter, dessen zweiter Pol geerdet ist, unschädlich gemacht. Zur Fahrleitungsrevision dient eine fahrbare Ausziehleiter, die im Triebwagenschuppen stationiert ist.

3. *Triebfahrzeuge*

Auf der Strecke sind zur Zeit drei Triebwagen (Bild 2) und zwei Beiwagen eingesetzt. Die Triebwagen haben die Nummern ET 188 501 — 503 und die Beiwagen die Nummern EB 188 501 — 502. Alle Wagen sind zweiachsig und mit Schraubenkupplung und Hülsenpuffer ausgerüstet. Äußerlich haben sie die gleiche Form und bilden so einen typenreinen Zug.

Die Triebwagen haben zwei Tatzlagermotoren von je 65 kW. Das Übersetzungsverhältnis beträgt 14:80. Die Zahnräder sind schräg verzahnt. Die als Vereinslenkachsen ausgebildeten Radsätze laufen in Gleitlagern. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die Triebwagen sind mit gleicher Innenausstattung versehen. Lediglich in einem Triebwagen ist ein besonderes Gepäckabteil eingebaut. Das Platzangebot je Triebwagen beträgt 50 Plätze, das des ET mit Gepäckabteil 40 Plätze. Alle Wagen sind mit der Kpbr-Bremse ausgerüstet. Jeder Wagen hat elektrische Heizung mit einer Leistung von 10 Heizkörpern à 700 W. Der Heizstrom wird durch eine Leitung von Wagen zu Wagen geführt. Im gleichen Kabel befinden sich auch die Steuerstromleitungen. Zwei Druckluftglocken und -pfeifen und ein Sandstrahler für die jeweils erste Achse vervollständigen die Ausrüstung des Triebwagens. Der Fahrstrom wird von einem Stromabnehmer der Fahrleitung entnommen. Ein Leistungsunterbrecher und zwei Sicherungen à 200 A schützen die elektrische Ausrüstung des Wagens vor Überströmen. Von den 10 Fahrstufen arbeiten die ersten 6 mit vorgeschalteten Widerständen, während bei den übrigen 4 Stufen die Motoren parallel gespeist werden. Die Fahrstufenkurbel wurde nachträglich als Totmannkurbel ausgebildet. Damit der Fahrschalter immer stromlos, und damit sicher und funkenfrei ausgeschaltet wird, ist ein besonderer Ausschaltknopf vorhanden. Er muß vor dem Zurückdrehen der Fahrkurbel betätigt werden.

Wenn die Anhängelast durch Güterwagen die Kapazität eines Triebwagens übersteigt, wird ein zweiter in Zugsteuerung geschaltet. Es wird dann vom „führenden Zug" und vom „geführten Zug" gesprochen. Vom „führenden Zug" wird über die genannte Steuerstromleitung der Motorstrom direkt auf den „geführten Zug" übertragen. Diese Leitungen befinden sich auch in den Beiwagen. Um eine Überbelastung der Widerstände des führenden Triebwagens zu vermeiden, werden Zusatzwiderstände parallel geschaltet. Mit dieser Zugeinheit ist man in der Lage, mehrere Güterwagen, ja sogar Sonderzüge von normaler D-Zuglänge nach Buckow ohne besondere Schwierigkeiten zu fördern.

4. *Tabelle*

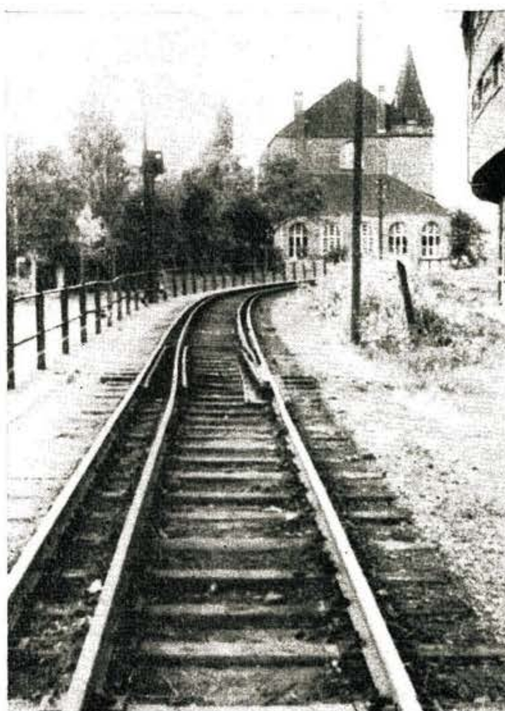
	Maß-einheit	ET	EB
Achsfolge		Bo	2
Betriebsnummer		188 501/503	188 501 502
Lieferer des mech. Teiles		AEG	AEG
Lieferer des el. Teiles		AEG	AEG
Höchstgeschwindigkeit	km/h	50	—
Stundenleistung	kW	130	—
Dienstgewicht	t	22,7	15,5
LüP	mm	14 500	14 500
Radstand	mm	8 500	8 500
Raddurchmesser	mm	1 000	1 000
Platzzahl		40/50	50
Motorenzahl		2	—
Antriebsart		Tatzantrieb	—
Übersetzung		14:80	—
1. Jahr der Indienststellung		1930	1930

Eine Kuriosität

Die MKB (Mindener Kreisbahn) hatte ursprünglich 1000 mm Spurweite. Reichsbahnfahrzeuge wurden mit Rollböcken befördert. Im Laufe der Jahre und mit Aufkommen der Erz- und Kohlengruben im Kreise Minden, ging die MKB zur Normalspur über, was zwischenzeitlich Doppelspur voraussetzte. Besonders im Stadtgebiet, wo die beiden Spurweiten zusammenliefen (die Werkstatt, das Bw und die sonstigen Versorgungseinrichtungen dieser Bahn liegen im Stadtgebiet von Minden), sieht man das im Bilde vorn sichtbare „Drei-Schienengleis".

In Minden gibt es nur eine Straßenbrücke über die Weser für den gesamten Fahrverkehr und eine Bogenbrücke, die nur für die Überführung der MKB dient. Und hier beginnt das Kuriosum. Man kann wegen der einseitigen Brückenbelastung nicht die Meterspur und die Normalspur in der vorn im Bilde gezeigten Weise über den Fluß bringen. Wenn man das Gleis in dieser Weise über die Brücke geführt hätte, wäre der rechte Brückenbogen überbeansprucht worden. Daher hat man kurz vor und hinter der Brücke eine feststehende Abzweigung geschaffen, wie sie im Bilde in der Mitte zu sehen ist. Der Meterspurzug wird bei der Auffahrt auf die Brücke mit dem links liegenden Radlenker von der rechten Fahrschiene heruntergeholt und auf eine dort beginnende 4. Schiene übergeleitet. Die Schienenspitze der rechts beginnenden 4. Schiene steht fest und ist keine lenkbare Weichenzunge. Das Überwechseln des rechten Rades von der rechts liegenden Außen-(Gemeinschafts-)Schiene erfolgt nur durch den links auf der mittleren Schiene liegenden Radlenker. Der ganz außen links liegende Radlenker der Normalspur hat meines Erachtens keinen Zweck und ist unnötig.

Fährt ein Meterspurzug von der Brücke, dann drückt der im Bilde rechts liegende Radlenker die Meterspurachse auf die Gemeinschaftsschiene. Das Überwechseln erfolgt vollkommen stoß- und geräuschfrei. Wenn einmal alle Meterspurgleise aus dem Bereich der MKB entfernt sein werden, dann wird dieses Bild ein Museumsstück sein. W. Rupp, Minden



Aus Prag und Pilsen nach Berlin



Die Modelleisenbahner aus der Tschechoslowakischen Republik lieferten mit den Modellen, mit denen sie sich am diesjährigen Modellbahnwettbewerb der DDR beteiligten, einen überzeugenden Beweis für die großen Fortschritte, die auf dem Gebiete des Eisenbahnmodellbaues in der ČSR in jüngster Zeit erzielt werden konnten.

Foto: G. Illner, Leipzig

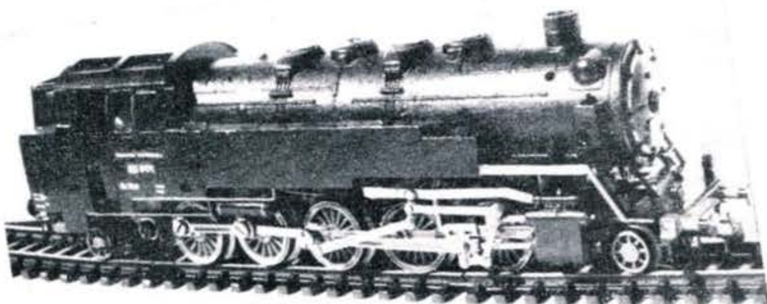
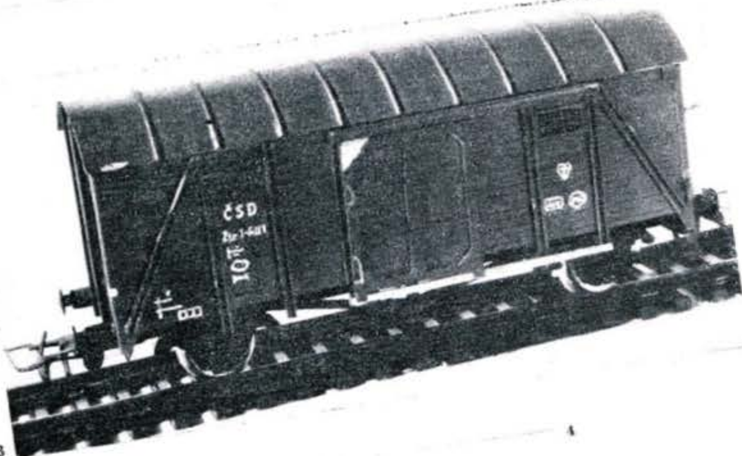


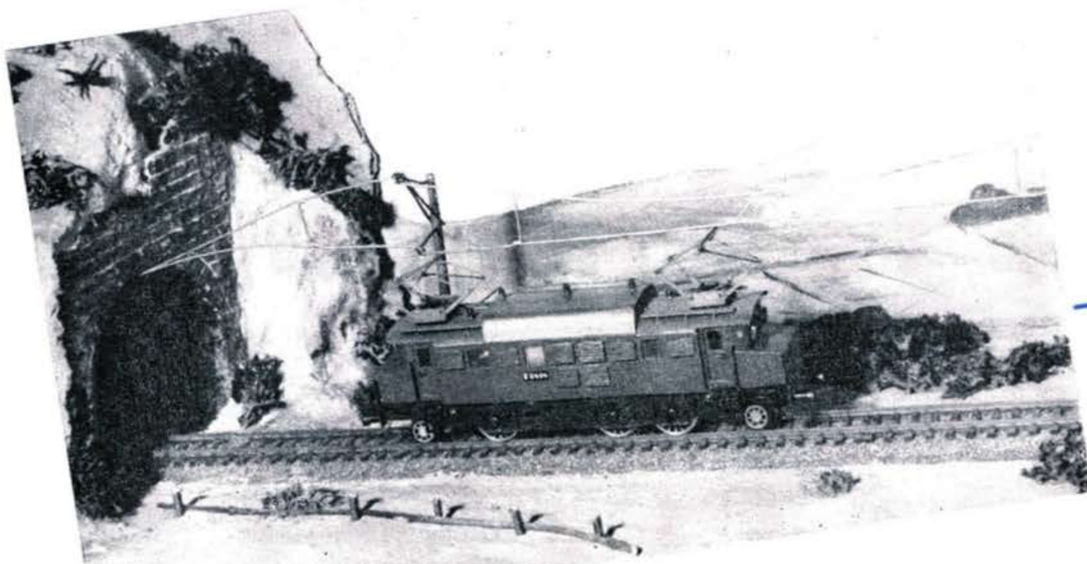
Bild 1 Modelle von Erich Kaiser, Prag, zum Modellbahnwettbewerb der DDR im Jahre 1958 in Baugröße H 0 angefertigt.

Bild 2 Aus einer Piko-Lokomotive der Baureihe 50 entstand unter den geschickten Händen des 27jährigen Eisenbahningenieurs Karel Kvarda aus Prag dieses Modell einer Tenderlokomotive der Baureihe 85 der Deutschen Reichsbahn. Mit diesem Modell beteiligte sich Karel Kvarda am Modellbahnwettbewerb.

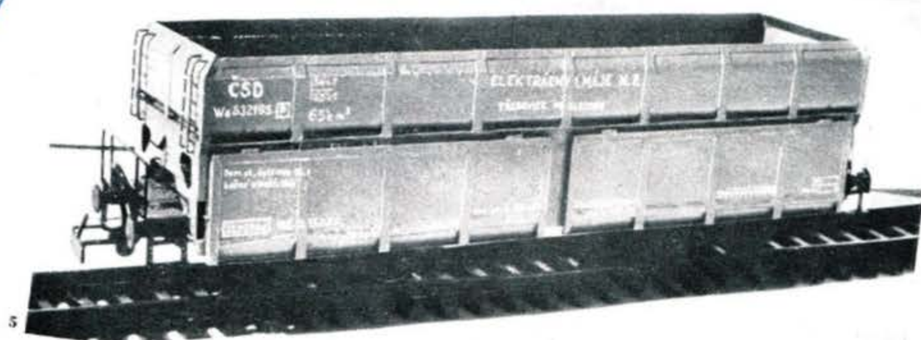
Bild 3 Gedeckter Güterwagen der Gattung Ztr in Baugröße H 0, angefertigt von Karel Novák, Prag.

Bild 4 Nach einem Bauplan aus „Der Modelleisenbahner" wurde dieses H 0-Modell einer Ellok der Baureihe E 04 von dem 27jährigen Studenten Karel Novák aus Prag angefertigt.





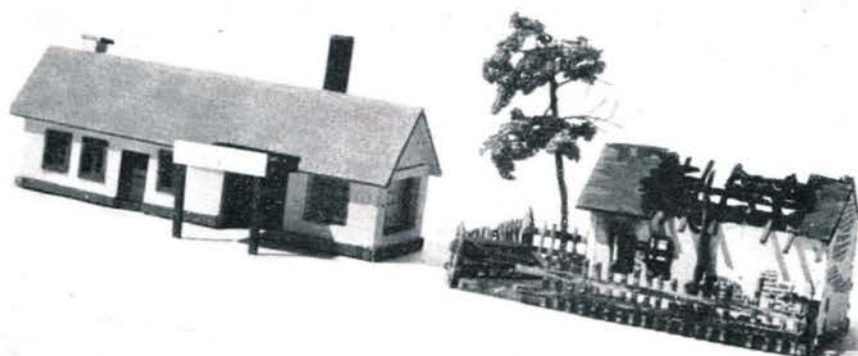




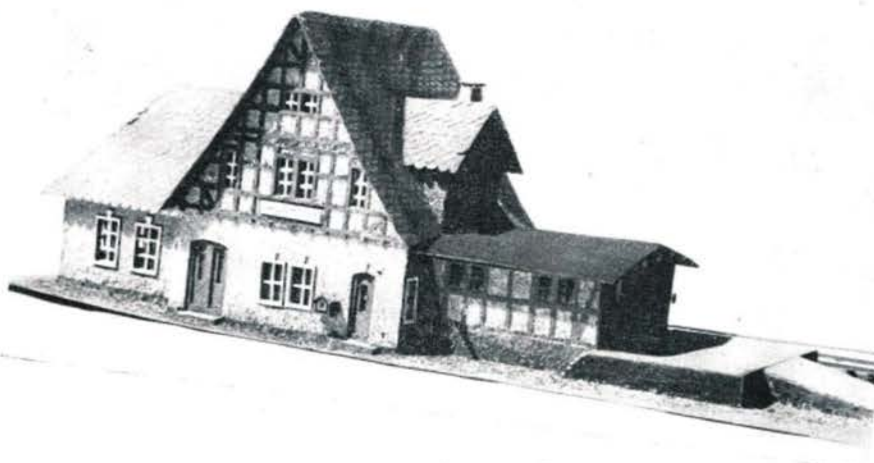
5



6



7



8

Bild 5 H0-Modell eines vierachsigen Selbstentladewagens der Gattung Wa für Kohle mit beweglichen Seitenwänden, angefertigt von Karel Kvarda.

Bild 6 H0-Modell eines vierachsigen Selbstentladewagens der Gattung Sav der ČSD, angefertigt von Josef Kazda, Prag. Dieses Modell wurde preisgekrönt.

Bild 7 H0-Modelle eines Empfangsgebäudes und einer Brandstelle von Karel Supik aus Prag.

Bild 8 H0-Modell von Erich Kaiser nach einem Bauplan in „Der Modelleisenbahner", angefertigt zum Modellbahnwettbewerb 1958 der DDR.

Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

Bauplan für das Stellwerk „Wo" Bf Waldheim in der Baugröße H0

Инструкция для изготовлении диспечерской «ВО» вокзала Вальдхейм в масштабе «Н 0».

Building plan for signal box „Wo" of railway station Waldheim in size H0

Plan de construction en H0 pour le poste „Wo" de la gare de Waldheim

Die Beschreibung der Modellbahnanlage „Waldheim—St. Annen" im Heft 11/56, S. 335, hat bei vielen Modelleisenbahnern großen Anklang gefunden. Wir kommen heute einem häufig geäußerten Wunsche nach, wenn wir diesen Bauplan veröffentlichen. Ein Bild von diesem Modell haben wir im Heft 8/56, S. 239, veröffentlicht. In seiner äußeren Gestaltung paßt sich das Modell dem des Empfangsgebäudes Bf Waldheim im Heft 10/54, S. 289, an.

Mit diesem Bauplan wollen wir in der Modellbaukunst einen Schritt weiter gehen. Nicht nur schöne Fassaden wollen wir bauen, sondern man soll auch in unser Gebäude hineinblicken und feststellen können, wie es darinnen aussieht. Wir wollen deshalb das Gebäude mit vollständiger Inneneinrichtung versehen. Der Stellwerksraum mit seinen vielen Fenstern ist hierfür besonders geeignet. Mancher Modelleisenbahner wird vor der schwer erscheinenden Aufgabe zurückschrecken, aber die Mehrarbeit wird sich auf jeden Fall lohnen. Die Inneneinrichtung kann selbstverständlich auch weggelassen werden.

Bauanleitung

Alle Teile werden von der Zeichnung (Zeichnung Nr. 14.11 — Bl. 2 bis 7) maßgerecht auf das in der Stückliste angegebene Material übertragen mit der Laubsäge ausgesägt oder mit einem scharfen Messer ausgeschnitten. Die Fensteröffnungen und Fachwerkfelder sticht man am besten mit einem Stecheisen entsprechender Breite aus. So erhält man saubere Kanten und erspart es sich, die Teile nacharbeiten zu müssen.

Zuerst wird das Erdgeschoß zusammengebaut. Die vorgerichteten Außenwände werden mit den weiß gestrichenen Fenstern und der Tür zum Spannwerksraum (unter dem Stellwerksraum liegend) versehen und mit Zellophan verglast. Dann werden die Außenwände zusammengeklebt und um das Grundbrett lfd. Nr. 1 geleimt. Sind die Sohlbänke lfd. Nr. 6 und der Obergeschoßfußboden lfd. Nr. 8, der genau eingepaßt werden muß, eingeklebt, ist das Erdgeschoß schon rohbaufertig.

Nun kann das Obergeschoß zusammengebaut werden. Dies erfordert etwas mehr Arbeit. Die Herstellung der einzelnen Wände soll am Beispiel der Vorderwand lfd. Nr. 9 und 10 näher erläutert werden. Zuerst schneiden wir das Fachwerk lfd. Nr. 11 mit einem Stecheisen genau aus. Dann wird die Vorderwand außen lfd. Nr. 9 mit der Laubsäge so ausgesägt, daß allseitig ca. 0,5 mm Material stehen bleibt, also alle Aufrißlinien noch gut zu sehen sind. Bei der Vorderwand (innen) lfd. Nr. 10 verfahren wir ebenso, jedoch sind die Fensteröffnungen schon genau auszustechen. Dann wird Teil 11 auf Teil 9 geklebt. Nach dem Trocknen werden alle Fensteröffnungen mit dem Stecheisen genau nachgearbeitet und die Wand allseitig genau beschnitten. Dann werden die zusammengefügten Teile 11 und 9 mit Teil 10 verleimt und nach dem Trocknen nochmals dem Zeichnungsmaß entsprechend beschnitten. Bevor wir die Fenster von innen einkleben, streichen wir die Innenseiten der Fensteröffnungen (Fensterleibungen) in der Farbe des Fachwerkes braun an. Wenn wir die weiß gestrichenen Fenster eingeklebt haben, legen wir Zellophanstücke in gleicher Größe auf und befestigen sie, indem wir die Fensterrahmen lfd. Nr. 23 aufkleben. Die Sohlbänke werden jetzt angeleimt und dann die Wände vor dem Zusammenbau von innen angestrichen. Vorgeschlagen wird ein weißer Anstrich mit unterem 15 mm hohen beigefarbenem Sockel. Am besten eignet sich hierzu, wie für alle Anstricharbeiten, Plakatfarbe. Der Fußboden wird braun angestrichen. Sind alle Wände so vorgerichtet, kann das Obergeschoß zusammengebaut werden. Dies geschieht wie beim Erdgeschoß. Danach wird erst die Inneneinrichtung hergestellt.

Die Möbel werden zusammengebaut, angemalt und an den entsprechenden Stellen am Fußboden leicht angeklebt. Die Decke des Stellwerksraumes versehen wir in der Mitte mit einer Bohrung von 5 mm ⌀, streichen sie weiß und kleben sie in das Obergeschoß ein, nachdem die genaue Paßform erprobt worden ist. Sie muß sich mit der Oberkante der Wände in einer Höhe befinden. Dann wird in der Mitte des Dachgesims lfd. Nr. 41 ein Loch von 10 mm ⌀ für die Glühlampe gebohrt. Dann wird das Dachgesims auf das Obergeschoß geklebt.

Erst jetzt wird der Anbau hergestellt. Die Außen- und Innenwände des Anbaues werden, wie beim Obergeschoß erläutert, vorbereitet und auch von innen angestrichen, desgleichen die Seite des Hauptbaues, an die der Anbau anschließt. Der Zusammenbau geschieht folgendermaßen: Die Vorderwand lfd. Nr. 27 seitlich an Teil lfd. Nr. 1 kleben, dann die Werkstatttrennwand lfd. Nr. 35 und die Mittelwand des Anbaues lfd. Nr. 28. Dann wird die Werkstattdecke lfd. Nr. 34



und die Werkstattwand (außen) lfd. Nr. 36 an Grundbrett lfd. Nr. 1 geleimt. Zuvor erhält jedoch die Werkstattdecke lfd. Nr. 34 in der Mitte eine Bohrung von 5 mm ⌀ für die Glühlampe. Zum Schluß wird der Anbau mit der Rückwand lfd. Nr. 29 geschlossen. Haben wir sauber gearbeitet, müssen die Teile 2 und 29 in einer Flucht liegen. Nun wird die Treppe lfd. Nr. 37 (aus Pappe geknickt) von oben beginnend auf die Treppenwangen aufgeklebt und die Vorlegestufe lfd. Nr. 38 angeleimt.

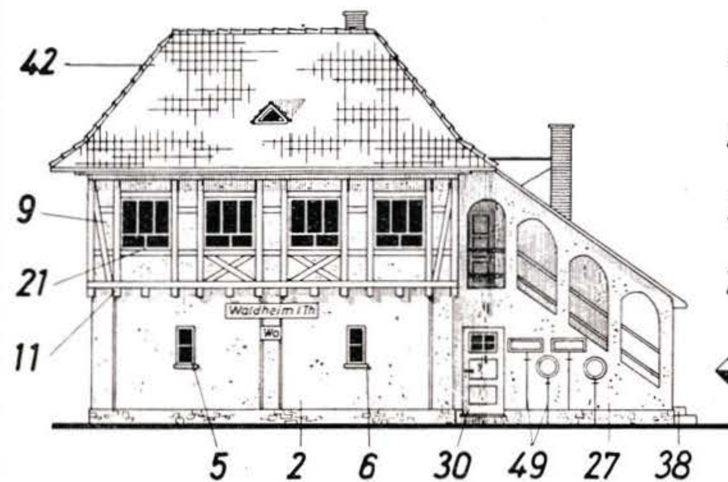
Bevor die Dachflächen aufgeleimt werden, wird die Beleuchtung eingebaut. Die Zuleitungsdrähte werden an die Glühlampen gelötet und durch den in der rechten hinteren Ecke des Stellwerksraumes eingeleimten Strohhalm, der mit den Möbeln einzubauen ist, nach unten durch das Grundbrett geführt.

Nun werden die Dachkonstruktion lfd. Nr. 45 auf das Dachgesims lfd. Nr. 41 und sämtliche Dachflächen auf das Gebäude geleimt. Bevor das Dach mit Ziegeln eingedeckt wird, sind alle Kanten und Flächen mit feinem Sandpapier zu verputzen und die Schornsteine und das Dachfenster aufzukleben.

Jetzt wird das Dach mit Ziegeln eingedeckt. Dies geschieht folgendermaßen: Aus Furnierabfällen verschiedener Holzsorten (am besten dunkles Holz, wie Nußbaum, Mahagoni u. dgl.) werden 2 mm breite Streifen geschnitten. Diese werden mit der Schere in 4 mm lange Stücke zerteilt, und die Ziegel werden gut durcheinander gemischt, und dann kann man beginnen, das Dach einzudecken. Die Dachfläche lfd. Nr. 42 wird, an der Traufe beginnend, ca. 5 mm breit mit Kaltleim bestrichen. Dann werden die einzelnen Ziegel mit der Pinzette nebeneinander aufgeklebt. Wenn die erste Reihe fertig ist, wird in 3,5 mm Abstand vom Rand ein durchgehender Bleistiftstrich gezogen, der als Richtkante für die nächste Reihe dient. So wird Reihe

Stückliste zum Bauplan für das Stellwerk „Wo“ Bf Waldheim

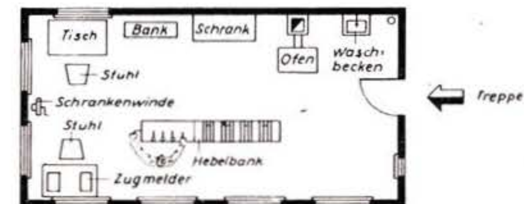
Lfd. Nr.	Stück	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	1	Grundbrett	Sperrholz	154,5 × 47 × 2,5 mm
2	2	Vorder- u. Rückwand	Pappe	97 × 39,5 × 2 mm
3	1	Seitenwand Erdgeschoß (Ansicht A)	Pappe	47 × 39,5 × 2 mm
4	1	Seitenwand Erdgeschoß (Ansicht B)	Pappe	47 × 39,5 × 2 mm
5	6	Fenster	Pappe	10 × 15,5 × 0,3 mm
6	6	Sohlbank	Pappe	7 × 3 × 0,5 mm
7	2	Tür (Spann- u. Stw.-Raum)	Pappe	12 × 24 × 0,2 mm
8	1	Fußboden des Stw.-Raumes	Sperrholz	93 × 47 × 2 mm
8 a	1	Decke des Stw.-Raumes	Sperrholz	97 × 51 × 2 mm
9	1	Vorderwand I. Gesch. (außen)	Pappe	101 × 34,5 × 1 mm
10	1	Vorderwand I. Gesch. (innen)	Pappe	101 × 34,5 × 0,5 mm
11	1	Fachwerk für lfd. Nr. 9	Pappe	101 × 34,5 × 0,5 mm
12	1	Fachwerk für lfd. Nr. 13	Pappe	101 × 34,5 × 0,5 mm
13	1	Rückwand, erstes Geschoß (außen)	Pappe	101 × 34,5 × 1 mm
14	1	Rückwand, I. Geschoß (innen)	Pappe	101 × 34,5 × 0,5 mm
15	1	Seitenwand (Ansicht A) erstes Geschoß (außen)	Pappe	51 × 34,5 × 1 mm
16	1	Seitenwand (Ansicht A) erstes Geschoß (innen)	Pappe	51 × 34,5 × 0,5 mm
17	1	Fachwerk für lfd. Nr. 15	Pappe	21 × 34,5 × 0,5 mm
18	1	Seitenwand (Ansicht B) erstes Geschoß (außen)	Pappe	51 × 34,5 × 1 mm
19	1	Seitenwand (Ansicht B) erstes Geschoß (innen)	Pappe	51 × 34,5 × 0,5 mm
20	1	Fachwerk für lfd. Nr. 18	Pappe	51 × 34,5 × 0,5 mm
21	7	Fenster für Stellwerksraum (groß)	Pappe	18 × 18 × 0,3 mm
22	1	Fenster für Stellwerksraum (klein)	Pappe	18 × 11 × 0,3 mm
23	7	Fensterrahmen (groß)	Pappe	20 × 20 × 0,1 mm
24	1	Fensterrahmen (klein)	Pappe	20 × 13 × 0,1 mm
25	7	Sohlbank, innen (groß)	Pappe	16 × 1,5 × 0,5 mm
26	1	Sohlbank, innen (klein)	Pappe	9 × 1,5 × 0,5 mm
27	1	Vorderwand des Anbaues	Pappe	71 × 59,5 × 2,5 mm
28	1	Mittelwand des Anbaues	Pappe	71 × 59,5 × 2,5 mm
29	1	Rückwand des Anbaues	Pappe	71 × 42 × 2 mm
30	1	Tür (Werkstatt)		12,5 × 25 × 0,2 mm
31	1	Tür (Abort)	Pappe	10 × 23 × 0,2 mm
32	2	Fenster (Werkstatt)	Pappe	16 × 18 × 0,7 mm
32 a	2	Sohlbank	Pappe	14 × 3 × 0,2 mm
33	2	Fensterrahmen (Werkstatt)	Pappe	22 × 20 × 0,2 mm
34	1	Werkstattdecke	Pappe	11 × 40 × 1 mm
35	1	Werkstatt-Trennwand (u. d. Treppe)	Pappe	34 × 10 × 1 mm
36	1	Werkstatt-Trennwand (außen)	Pappe	40 × 11 × 2 mm
37	1	Treppe	Pappe	95,5 × 10 × 0,2 mm
38	1	Vorlagestufe (klein)	Pappe	10 × 3,5 × 2,5 mm
39	1	Vorlagestufe (groß)	Pappe	16 × 7 × 2,5 mm
40	1	Vorlagestufe (Stellwerksraum)	Pappe	10 × 2,5 × 2 mm
41	1	Dachgesims	Pappe	121 × 75 × 1 mm
42	2	Dachfläche (groß)	Sperrholz	121 × 50 × 1 mm
43	1	Dachfläche (klein)	Sperrholz	75 × 50 × 1 mm
44	1	Dachfläche (klein mit Anbau)	Sperrholz	75 ×113 × 1 mm
45	1	Dachkonstruktion	Pappe	120 × 37 × 2 mm
46	1	Dachfenster	Pappe	8 × 5 × 0,5 mm
47	1	Schornstein (Stellwerk)	Pappe	22,5 × 33 × 0,5 mm
48	1	Schornstein (Werkstatt)	Pappe	22,5 × 26,4 × 0,5 mm
49	2	Satz Sh-Signale	Pappe	6 × 6 × 0,2 mm
50	2	Tisch	Pappe	10 × 42 × 0,5 mm
51	2	Stuhl	Pappe	10 × 24 × 0,5 mm
52	1	Bank	Pappe	26 × 4 × 0,5 mm
53	1	Schrank	Pappe	20 × 59 × 0,5 mm
54	1	Ofen	Pappe	13 × 42 × 0,5 mm
55	1	Waschbecken	Pappe	17 × 13 × 0,2 mm
56	1	Hebelbank mit Block	Pappe	versch. Abm. 0,5 mm st.
57	1	Stw.-Meister	Lindenholz	8 × 6 × 20 mm
58	1	Schrankenwinde	Pappe	versch. Abm. 0,5 mm st.
59	1	Schornstein	Pappe	25 × 28 × 0,2 mm



Vorderansicht

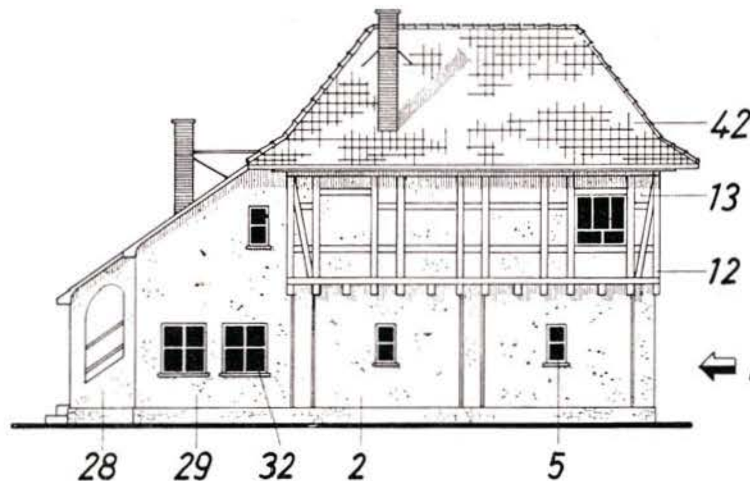


Ansicht A

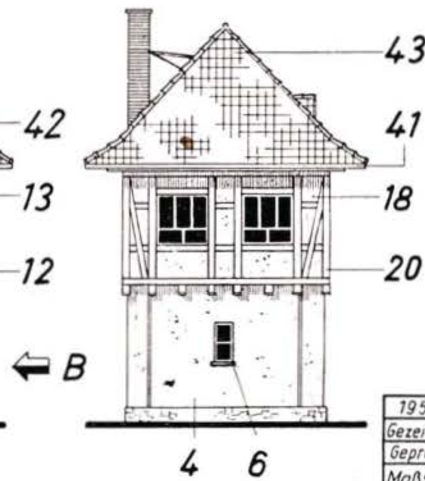


Grundriß

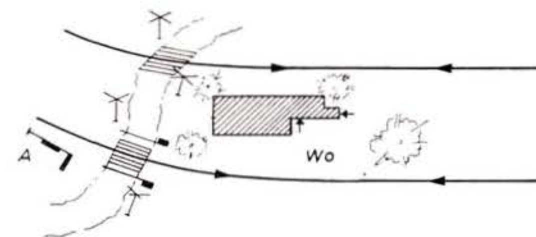
des Stellwerksraumes



Rückansicht

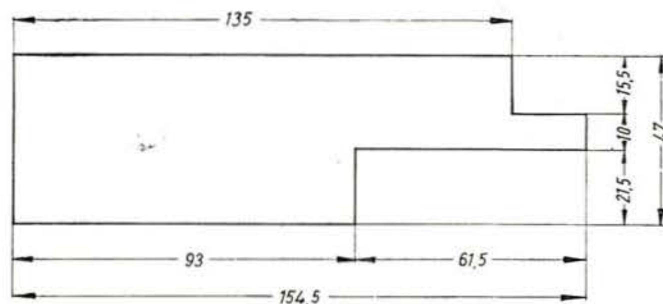


Ansicht B

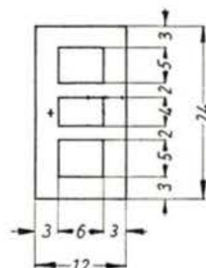


Lageplan M. 1:10

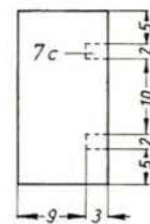
1957	Datum	Name		Gunter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	6. Juni	Fromm			
Geprüft	7. Juni				
Maßstab 1:2 1:10	Stellwerk „Wo" Bf Waldheim / Th. Ansichten, Grundriß und Lageplan			Zeichgs. Nr. 14.11	Bl. 1



1 M. 1:2



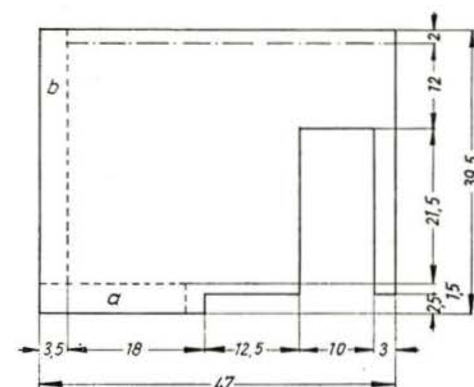
7a



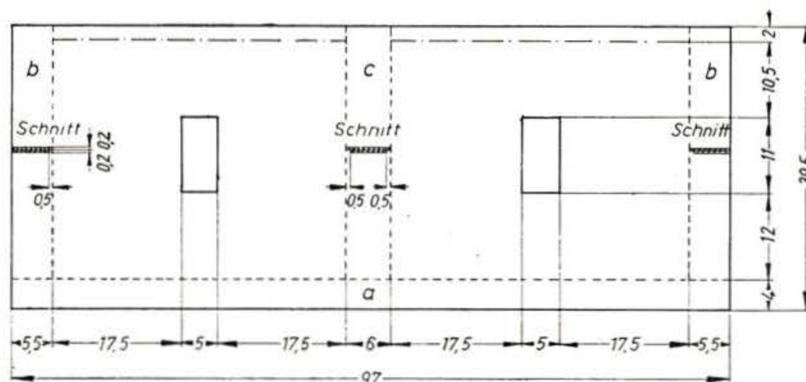
7b

7

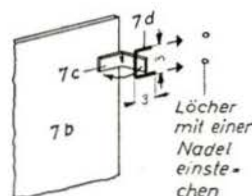
Teil 7a auf Teil 7b kleben. Teil 7c = Pappstreifen 8x2x0,2 mm, als Scharnier doppelt aufkleben. Teil 7d = Gabel aus 0,2 d. Draht, zur Befestigung der Tür an der Wand. (Siehe auch isometr. Darstllg.)

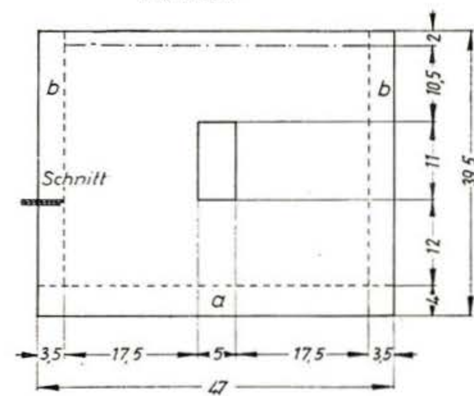


3 a = Pappstreifen 19x4x0,7 mm aufkleben. b = Pappstr. 35,5x5,5x0,2 mm + 35,5x5x0,2 mm aufkleben.

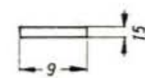


2 a = Pappstreifen 98,5 x 4 x 0,7 mm aufkleben
b = Pappstreifen 35,5 x 6 x 0,2 mm + 35,5 x 5,5 x 0,2 mm aufkleben. } s. Schnitt
c = Pappstreifen 35,5 x 6 x 0,2 mm + 35,5 x 5 x 0,2 mm aufkleben.

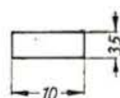




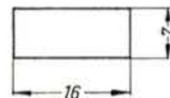
4 a = Pappstr. 47x4x0,7 mm aufkl. b = siehe T. 3



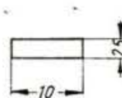
26



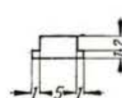
38



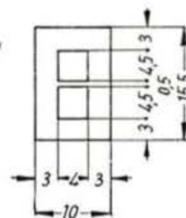
39



40

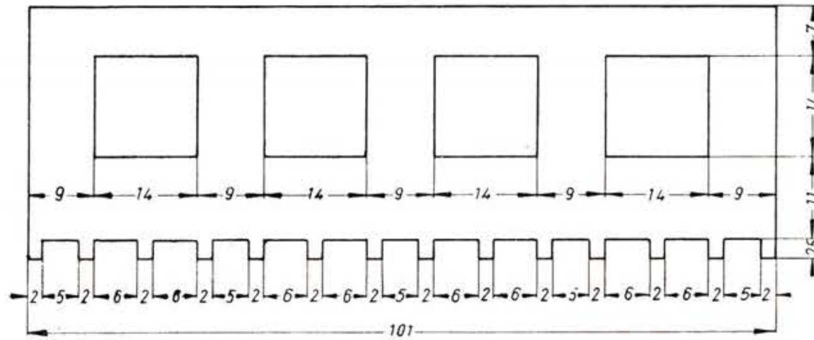


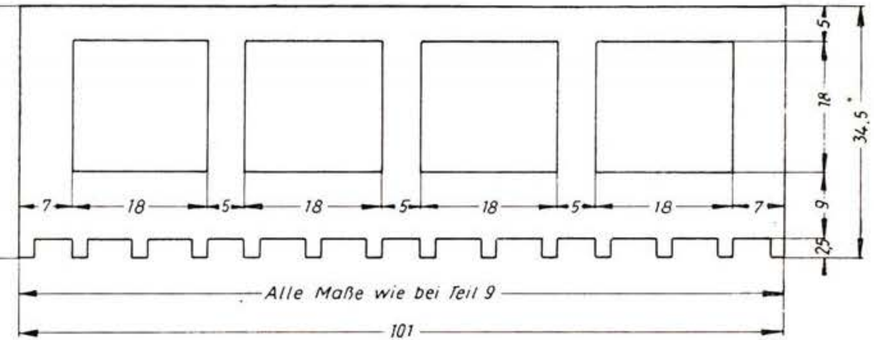
6

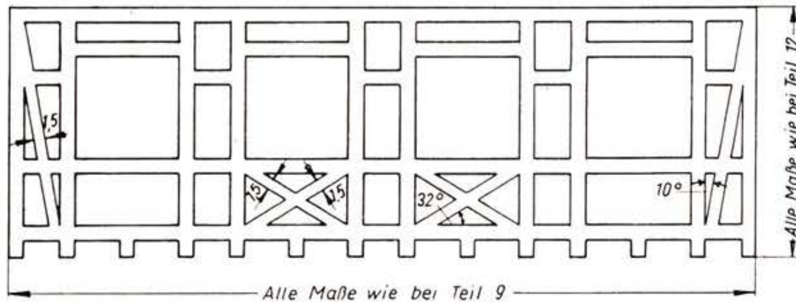


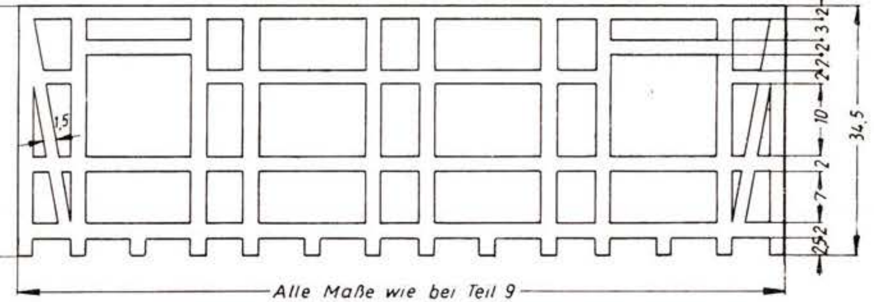
5

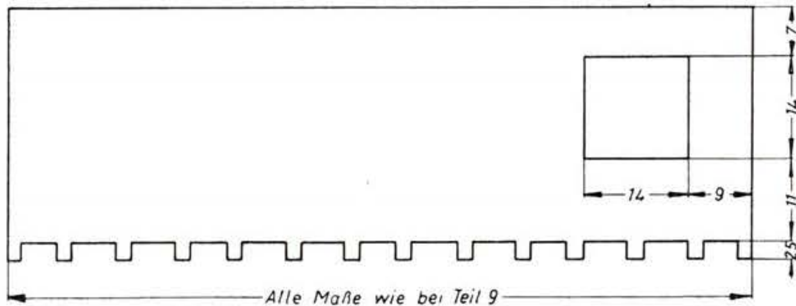
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	8. Juni				
Geprüft	9. Juni				
Maßstab 1:1 1:2	Stellwerk „Wo" Bf Waldheim i. Th. Einzelteile Nr. 1 ··· 7, 26, 38 ··· 40			Zeichgs. Nr. 14.11	Bl. 2

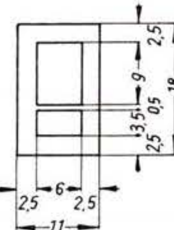




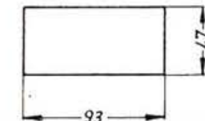




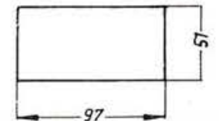




Teil 22 in Fensteröffnung kleben, darauf Zellophan gleicher Größe und dann Teil 24 aufkleben

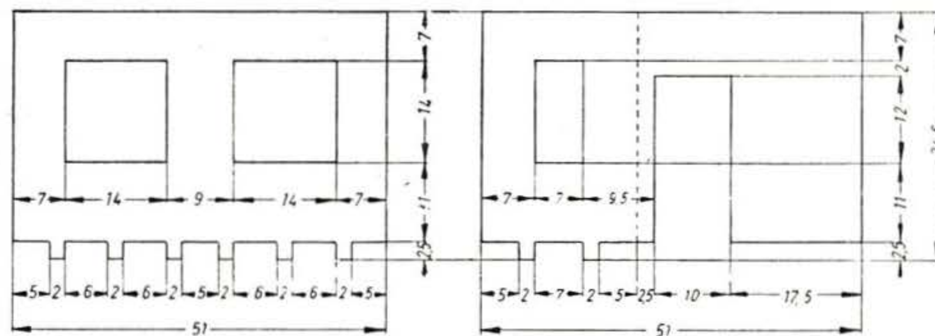


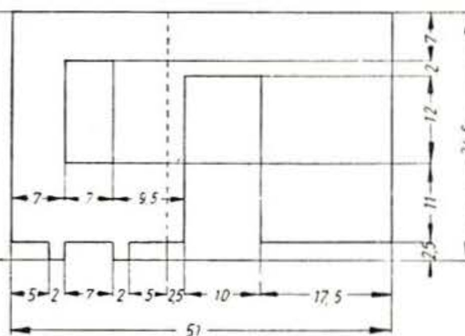
8 M. 1:5

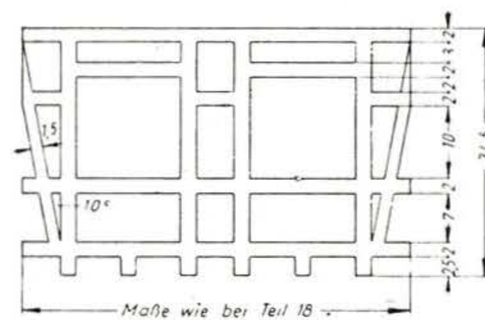


8a M. 1:5

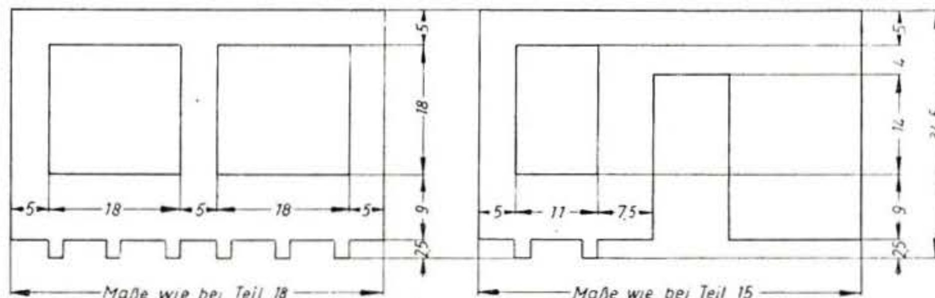
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	10. Juni	[signature]			
Geprüft	11. Juni	[signature]			
Maßstab 7:1 1:5	Stellwerk „Wo" Bf Waldheim / Th. Einzelteile Nr. 8 ... 13, 22			Zeichgs. Nr. 14.11	Bl. 3

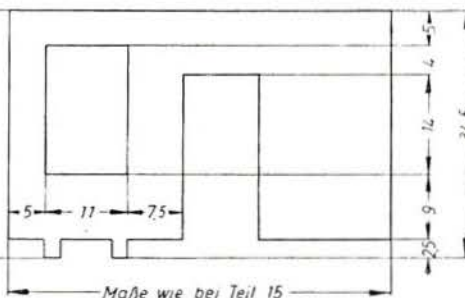


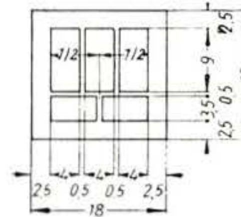


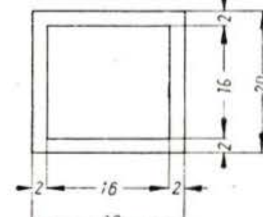




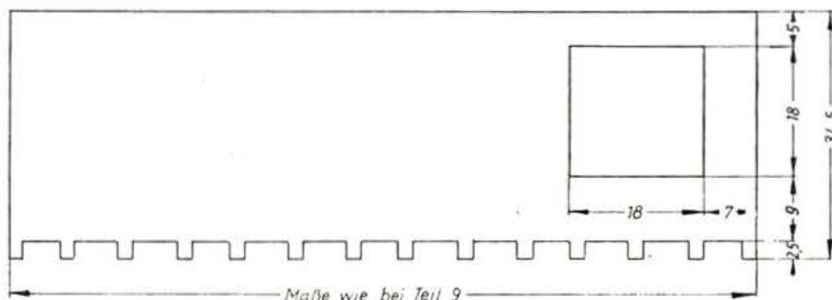


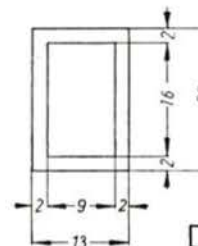






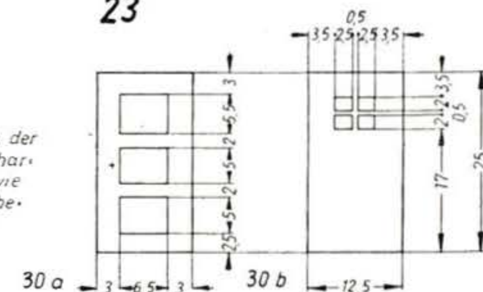




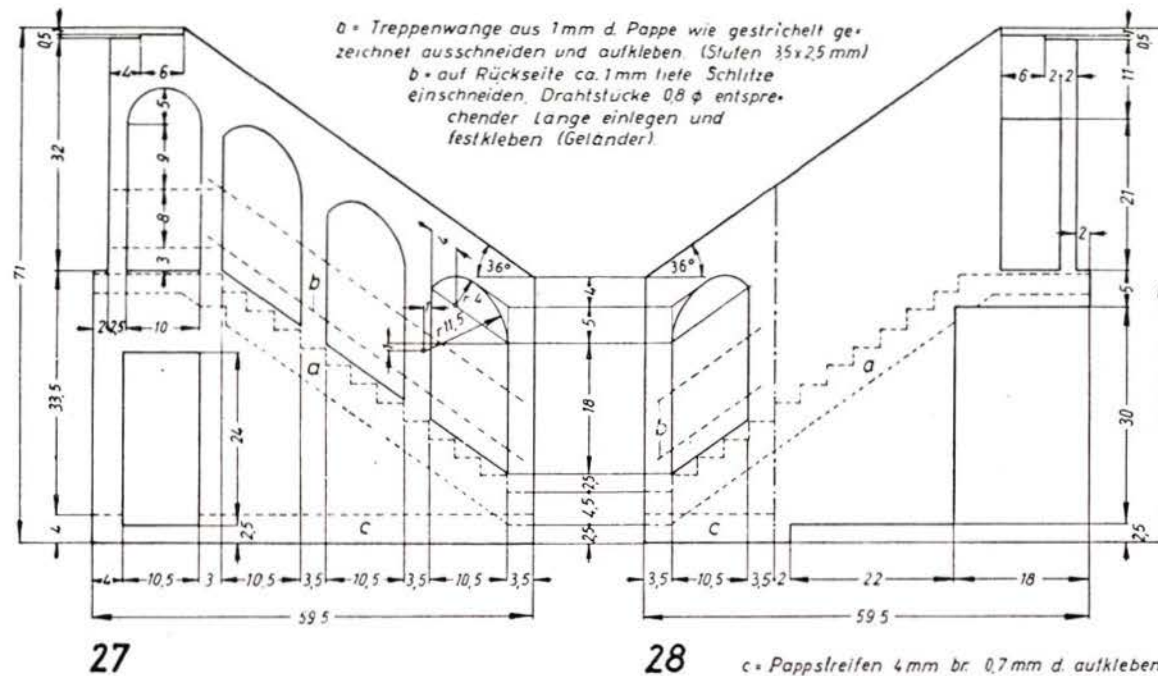


30

Befestigung der Tür mit Scharnier usw. wie bei Teil 7 beschrieben.

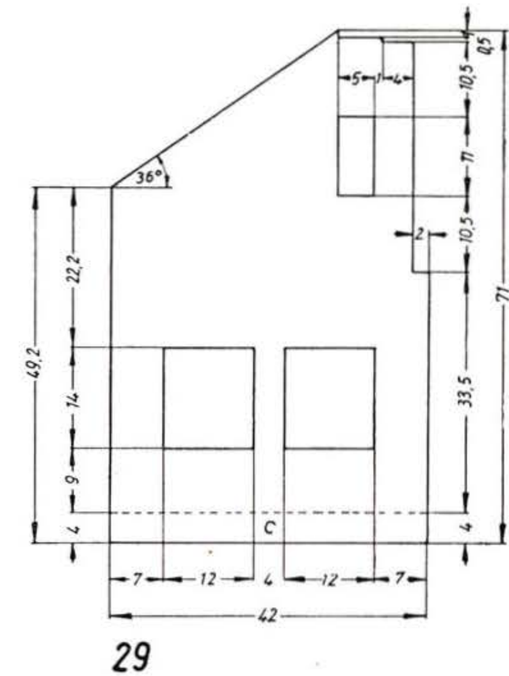


1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	12. Juni				
Geprüft	13. Juni				
Maßstab 1:1	Stellwerk „Wo" Bf Waldheim / Th. Einzelteile Nr. 14 … 21, 23 … 25, 30			Zeichgs. Nr. 14.11	Bl. 4

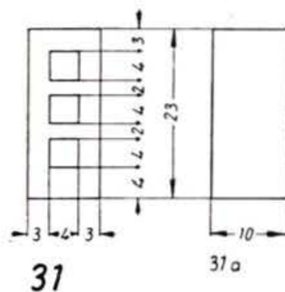


27

28

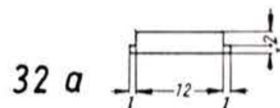


29

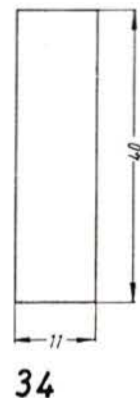


31

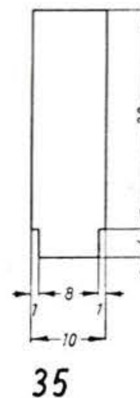
31 a



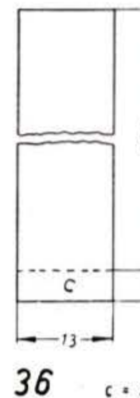
32 a



34

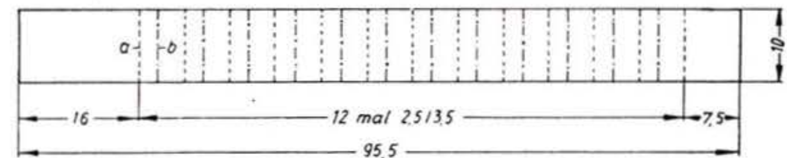


35



36

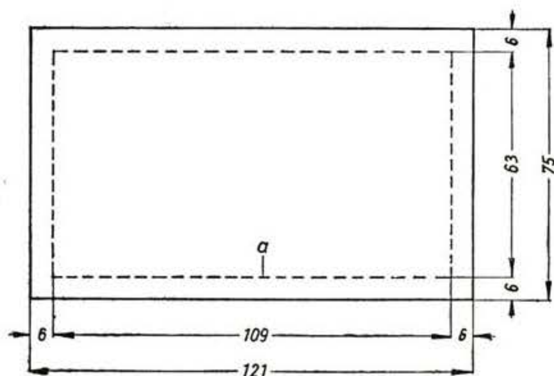
c = siehe Teil 28



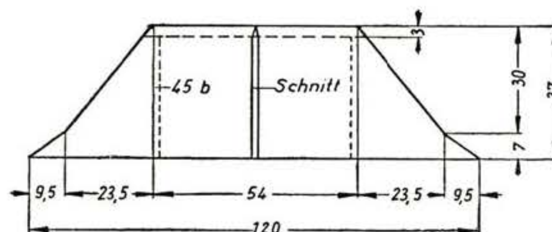
37

a = von oben b = von unten mit Messer ritzen.

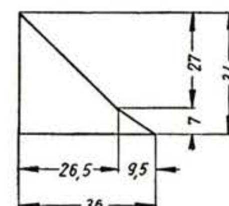
1957	Datum	Name		Gunter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	14. Juni				
Geprüft	15. Juni				
Maßstab 1:1	Stellwerk „Wo" Bf. Waldheim i. Th. Einzelteile Nr. 27 ··· 29, 31, 32 a, 34 ··· 37			Zeichgs. Nr. 14.11	Bl. 5



41 a = aus 0,5 mm d. Pappe schneiden und aufkleben.



45 a



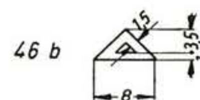
45 b

45 Teil 45 a einmal, Teil 45 b viermal anfertigen. Letzteres seitlich an Teil 45 a kleben.

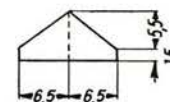
46 a



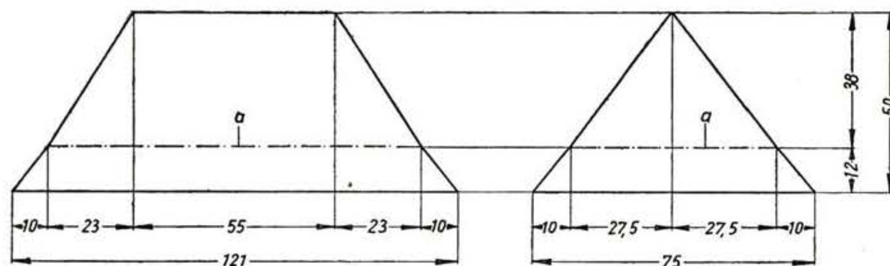
46 b



46 c

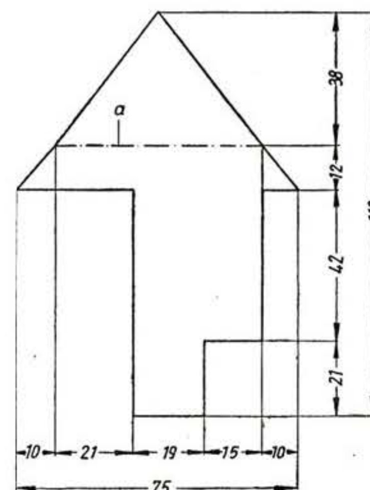


46 M. 1:1 Teil 46 a auf Teil 46 b kleben, auf das Dach aufkleben und Teil 46 c aufleimen.



42 a = mit Messer ritzen und umknicken

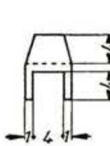
43 a = siehe Teil 42



44 a = siehe Teil 42

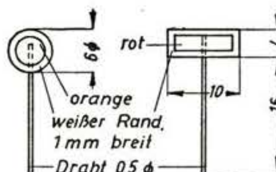


51 a

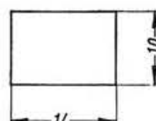


51 b

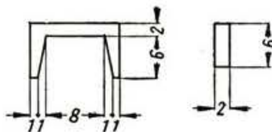
51 M. 1:1 Teil 51 a u. b je einmal aus Pappe 0,5 mm d.



49 M. 1:1



50 a



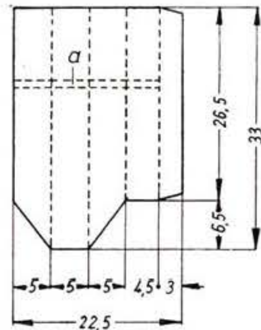
50 b

50 c

50 M. 1:1

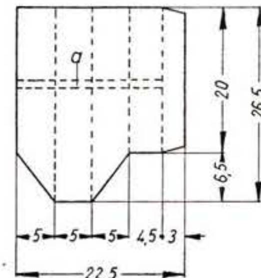
Teil 50 a = 1 mal, Pappe 0,5 mm dick.
Teil 50 b u. c = je 2 mal, Pappe 1 mm dick

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	16. Juni	[signature]			
Geprüft	17. Juni				
Maßstab 1:2 1:1	Stellwerk „Wo" Bf Waldheim / Th. Einzelteile Nr. 41 ··· 46, 49 ··· 51			Zeichgs. Nr. 14.11	Bl. 6

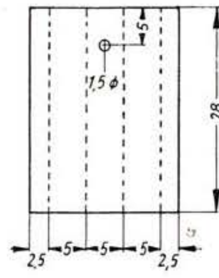


47

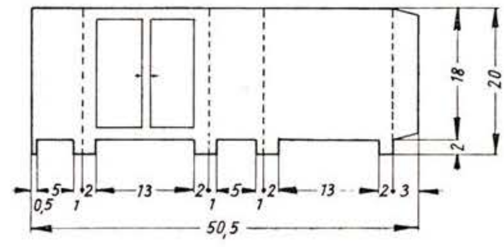
a = Pappstreifen 19,5 x 1 x 0,2 mm aufkleben



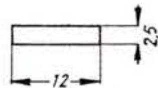
48

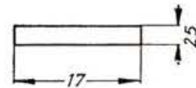


59

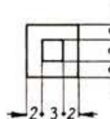


53

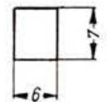




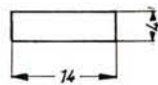
Je eine Laufbohle aus 0,5 mm dicker Pappe

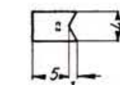


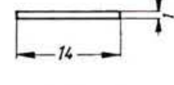
Deckplatte für Teil 47 und 48 aus 1 mm dicker Pappe



2 Stück Dachfenster aus 1 mm d. Pappe



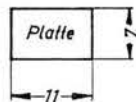


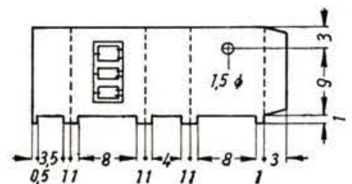


52

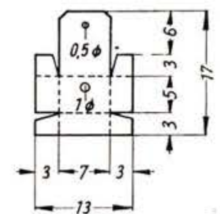
Beine 2 mal

Strebe (1 mal) zw. Beine kleben.

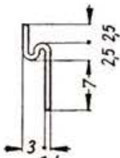




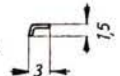
54



55

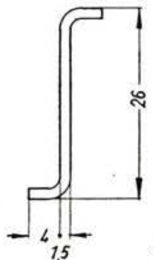


Abflußrohr

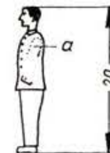


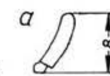
Wasserhahn, Draht 0,5 ϕ

Ofenrohr, Draht 1,5 ϕ



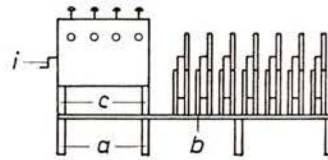


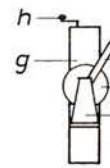




57

Arm aus Pappe 0,5 d.

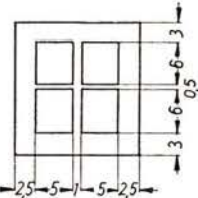




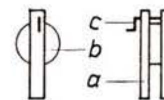
56

a = 4 mal,	Pappe	4 x 5 x 1 mm	
b = 1 mal,	Pappe	4 x 36 x 0,5 mm	
c = 2 mal,	Pappe	4 x 4 x 1 mm	
d = 14 mal,	Pappe	4/2 x 6 x 0,5 mm	
e = 7 mal,	Pappe	1 mm d., 6 mm ϕ	
f = 7 mal,	Pappe	6 x 1 x 0,5 mm	
g = 1 mal,	Holz	12 x 9 x 4 mm	
h = 4 mal,	Draht	0,3 mm ϕ	
i = 1 mal,	Draht	0,3 mm ϕ	

Deckel aus Pappe 0,5 mm dick, auf den Schrank kleben.

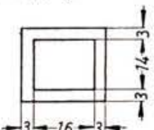


32



58

a = 2 mal, Pappe 2 x 12 x 1 mm
b = 1 mal, Pappe 1,5 d., 6 ϕ
c = Draht 0,3 ϕ



33

M. 1:2

1957	Datum	Name	Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	18. Juni	[Unterschrift]		
Geprüft	19. Juni			
Maßstab 1:1 1:2	Stellwerk „Wo" Bf Waldheim / Th. Einzelteile Nr. 47, 48, 52 ... 59, 32, 33.		Zeichgs. Nr. 14.11	Bl. 7

um Reihe bis zum First eingedeckt. Wenn beide Flächen lfd. Nr. 42 fertiggestellt und gut getrocknet sind, werden die Grate mit einer Rasierklinge beschnitten. Walmfläche lfd. Nr. 43 und Anbaudach lfd. Nr. 44 werden ebenso eingedeckt. Sind alle Flächen gut getrocknet, werden sie mit feinem Sandpapier leicht abgeschliffen. Für die First- und Grateindeckung werden ebenfalls Furnierstückchen verwendet. Sie werden 5 mm lang und 4 mm bzw. 3 mm breit in Trapezform geschnitten, in der Mitte in Längsrichtung gebrochen und mit 1 mm Überdeckung aufgeklebt. Abschließend werden noch alle Anschlüsse der Firstziegel an die Dachfläche mit steifem Kaltleim verstrichen. Das Dach wird nach Fertigstellung ein sehr vorbildgetreues Bild abgeben. Zum Schluß werden an den Schornsteinen noch die Verankerungen und Laufbretter angebracht Damit ist unser Stellwerk im Rohbau fertig.

Wände und Fachwerkfelder sowie Schornsteine werden mit beigefarbener, plastischer Farbe dick eingestrichen und nach kurzem Antrocknen mit einem trockenen Borstenpinsel getupft. Die entstehenden winzigen Löcher ergeben ein täuschend ähnliches Aussehen von Putz. Putzprofile, Sohlbänke und Sockel werden mit etwas dunklerer Farbe angestrichen und glatt belassen. Das Fachwerk erhält dunkelbraunen, die Türen dunkelgrünen, die Türfüllungen und das Gesims hellgrünen Anstrich. Die Treppe wird hellgrau gestrichen (Beton). Schließlich werden noch die Sh-Signale an die Wand geklebt.

Dieses gut aussehende Gebäude wird auf einer entsprechenden Modellbahnanlage seine Wirkung nicht verfehlen.

RARITÄTEN DES VORBILDES

Die eigenartige Lokomotive 99 161, die ihren kurzen Zug schnaufend durch die Straßen von Reichenbach i. Vogtl. schleppt (unser Titelbild und Bild 1) dient dem Betrieb einer Schmalspurbahn von 1000 mm Spurweite, die nach Oberheinsbach führt und deren Fahrplan im Amtlichen Kursbuch der Deutschen Reichsbahn zu finden ist. Sie hat in Reichenbach den Charakter einer Dampfstraßenbahn ohne eigenen Bahnkörper. Dieser Umstand sowie enge Kurven und starke Neigung der Strecke bestimmen das eigenartige Aussehen der Lok, die zugleich mit zwei Schwestern (Loks 99 162 und 99 163) im Jahre 1902 von der Firma Hartmann gebaut worden ist.

Es handelt sich bei diesen Lokomotiven um die Bauart „Fairlie“, gekennzeichnet durch zwei Dampfdrehgestelle, den Doppelkessel und das in Lokmitte befindliche Führerhaus. Das Triebwerk mit den nach der Mitte zeigenden Zylindern gehört allerdings schon zur Bauart „Meyer“, die im Gegensatz zur Bauart „Fairlie“ nur mehr einen Kessel und das Führerhaus in gewohnter Lage hat. Derartige Gelenklokomotiven haben bei den ehemaligen Sächsischen Staatsbahnen sowohl auf dem Regel- als auch auf dem Schmalspurbahnnetz große Verbreitung gefunden.

Das Vierzylinder-Verbund-Triebwerk ist nachträglich verkleidet worden. Entkleidet dagegen wurde das

Bild 1 Lok 99 161 als Dampfstraßenbahn in Reichenbach im Vogtl.





Bild 2 Normalspur- und Schmalspurgleis an einem Bahnsteig.

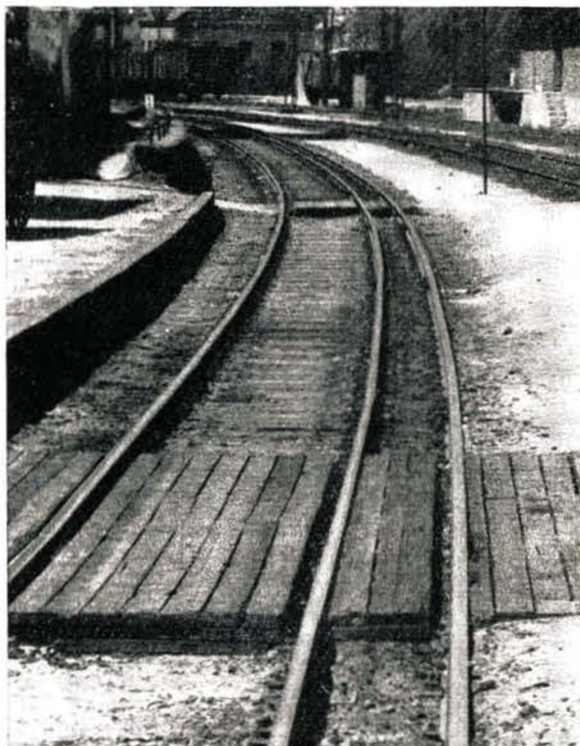
Oberteil der Lokomotive, die früher ein über die gesamte Länge sich erstreckendes Schutzdach besaß. Es bildete die Verlängerung des Führerhausdaches und fand wohl sein Auflager auf den noch vorhandenen jochartigen Stützen vor den Schornsteinen, an denen die Leitrollen für das Seil der „Heberleinbremse" befestigt sind.

Da die Stehkessel der beiden Dampferzeuger in Führerhausmitte vereinigt sind, haben Lokführer und Heizer getrennte Arbeitsplätze. Wenn sie „einander näherkommen" wollen, müssen sie den durch ein Geländer geschützten Umlauf benutzen. Die Beschickung des Feuers durch die beiden seitlich angebrachten Türen dürfte bei dem schmalen Raum, der dem Heizer zur Verfügung steht, nicht gerade sehr bequem sein.

Die meterspurige Strecke beginnt in Reichenbach unterer Bahnhof. Interessant ist, daß der Zug dort auf dem regelspurigen Gleis verkehren kann und außerdem die gleiche Bahnsteigkante wie sein großer Bruder benutzt (Bild 2). Die betreffenden Gleise haben nämlich eine dritte Schiene (Bild 3).

Hansotto Voigt, Dresden

Bild 3 Ein Gleis — drei Schienen.



Technische Daten der Lokomotive 99 161–163

Betriebsgattungszeichen	K 44.10
Achsanordnung	B'B'
Triebwerk 4 n v (Naßdampf-Verbund)	
Zylinderdurchmesser	280/430 mm
Kolbenhub	380 mm
Treibraddurchmesser	760 mm
Kesseldruck	14 atü
Rostfläche	1,89 m²
Feuerbüchsheizfläche	7,77
Rohrheizfläche	71,28
Gesamtheizfläche	79,05 m²
Radstand	7600 mm
Länge über Puffer	10 480 mm
Leergewicht	33,1 t
Dienst- = Reibungsgewicht	41,8 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

Vorschläge für Bahnhofsgleispläne

Планы укладки рельсов для вокзалов.
Railway station track plans
Plans de voies de gare

DK 688.727.8

Warum machen wir uns eigentlich Sorgen um unsere Gleispläne? Warum wird von uns tagaus, tagein entworfen und dann wieder verworfen? Gibt uns denn die Eisenbahn mit ihren Anlagen keine Anregungen? Wir müssen nur lernen, die uns vom Vorbild vermittelten Fingerzeige aufzunehmen, richtig auszuwerten und auf unsere Modellbahn zu übertragen. Jede Reise mit der Eisenbahn — und sei sie noch so kurz — hinterläßt in uns Eindrücke auf den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnwesens. Darum Modelleisenbahner Augen auf, haltet auf den Bahnanlagen Ausschau!

Voraussetzung für den Aufbau einer Modelleisenbahnanlage ist, daß zunächst feststehen muß, was auf welchem Raum dargestellt werden soll. Man hüte sich, seine Anlage mit allzuviel Gleisen und Weichen usw. zu überladen. Es wäre auch wenig vorbildgetreu, auf einer Fläche von 2 × 1,5 m eine zweigleisige D-Zugstrecke mit mehreren Bahnhöfen darstellen zu wollen. Der raumbeschränkte Modelleisenbahner sollte sich hauptsächlich den Nebenbahnmotiven widmen!

Auf die Verlegung der Modellbahnstrecke soll in diesem Aufsatz nicht näher eingegangen werden. Unser Augenmerk soll den Gleisplänen von Bahnhöfen gelten. Die jeweilige Länge der Gleise in den Plänen richtet sich nach dem auf der einzelnen Anlage zur Verfügung stehenden Platz und auch nach der Länge der verkehrenden Modellzüge. Die hier gezeigten Pläne sind auf kleine und auch große Modelleisenbahnanlagen zugeschnitten.

1. Kleiner Trennungsbahnhof (Bild 1)

Von einer mit Streckenblockung versehenen Nebenbahn zweigt eine andere, nicht geblockte Nebenbahn ab. Das Empfangsgebäude ist nur klein. In der Umgebung des Bahnhofs stehen keine Gebäude. Deshalb eignet sich dieser Gleisplan besonders gut für eine Kleinanlage. Er wird in eine am Rande der Anlage befindliche Talmulde gelegt. Der Güterumschlag ist nur geringfügig. Das ist auch an dem einfachen ländlichen Güterschuppen mit kurzem Stumpfgleis ersichtlich. Dieses bietet etwa zwei Güterwagen Platz. Zwischen den beiden Hauptgleisen liegt der Mittelbahnsteig ohne Überdachung. Der Fußgängerüberweg zum Empfangsgebäude wird durch eine kleine Schranke gesichert. Unmittelbar vor dem Bahnhof kreuzt die Straße das Einfahrgleis aus Richtung A. Das dritte Gleis ist nicht als Freiladegleis vorgesehen, sondern wird als Lokumsetzgleis für die aus Richtung C einfahrenden Züge benutzt. Nicht vergessen darf man, das Kennzeichen K 10 (Halt für Rangierfahrten) an den Ausfahrten aufzustellen. Die Länge des Bahnsteiggleises kann im Modellplan so bemessen werden, daß darauf 5 bis 6 Wagen und eine Lok Platz finden.

2. Kleiner Endbahnhof (Bild 2)

Anscheinend haben seinerzeit die Eisenbahnbauingenieure in weiser Voraussicht für die Modelleisenbahner diesen Plan geschaffen. Einen besseren Endbahnhof für eine Nebenbahn kann man sich nicht denken. Er ist so einfach in seinem Aufbau und bietet dennoch so viele Möglichkeiten für das Bilden und Auflösen der Züge. Am Berghang liegt der Bahnhof unmittelbar vor dem Ort. Das Empfangsgebäude mit angebauter Güterabfertigung ist in der Art gehalten, wie wir es bereits bei dem Plan nach Bild 1 kennenlernten. Ein Bahnsteig ist nicht vorhanden. Das Bahnhofsgelände wird vom Weg durch einen Zaun mit Schiebetür abgetrennt. Der die Bahn kreuzende Weg führt zu den Feldern am Hang. Die Stumpfgleise sind, dem großen Güterumschlag angepaßt, an Laderampen gelegen. Besondere Ein- oder Ausfahrsignale sind nicht da. Die Rampengleise dienen zur Verladung der aus den umliegenden Wäldern herangeschafften Rundhölzer, während auf dem Freiladegleis alle ankommenden Schüttgüter entladen und die Ziegel der nahen Ziegelei wiederum verladen werden. Die Rampengleise bieten je zwei bis drei Wagen bequem Platz.

3. Trennungsbahnhof einfachster Form (Bild 3)

Eine ganz schlichte Haltestelle wird hier gezeigt, die jedoch sehr interessant ist. Eine mit Blocksicherung ausgerüstete Nebenbahn spaltet sich in zwei nicht geblockte Nebenbahnstrecken auf. Diese Bahnanlage besitzt lediglich drei Hauptsignale, eines davon mit Vorsignal, und eine Weiche. Allerdings liegen neben der Station zwei nicht bahneigene Ladestellen: Eine Kohlenhandlung mit zum Teil überdachten Gleisen und eine Abfüllstelle für Kesselwagen. Daher handelt es sich bei dieser Bahnanlage um eine Haltestelle.

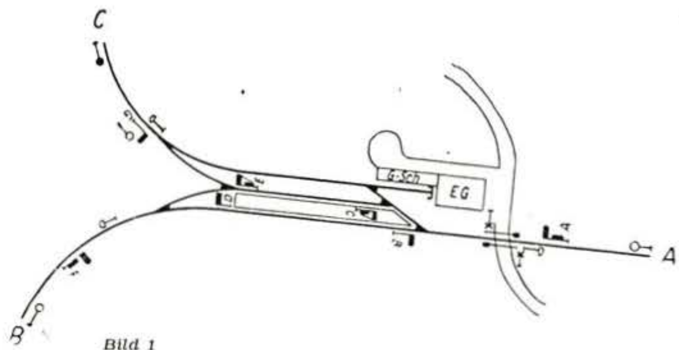


Bild 1

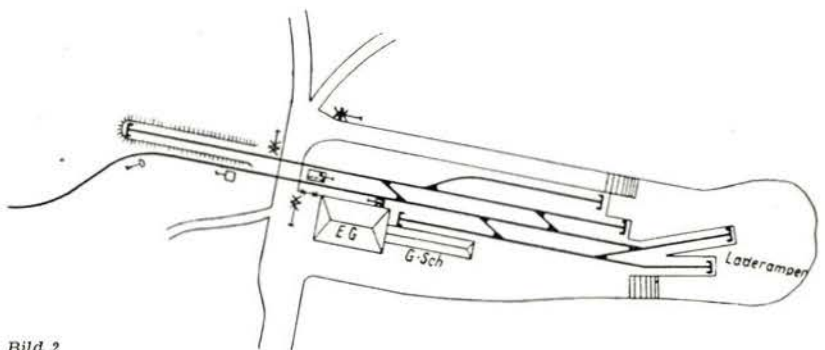


Bild 2

4. Durchgangsbahnhof an zweigleisiger Strecke (Bild 4)

Sehen wir uns nun einmal die typisch sächsische Bahnhofsform an. Sie ist sowohl an Nebenbahnen als auch an Hauptstrecken zu finden. Als einer ihrer Vertreter sei hier der Plan nach Bild 4 gebracht. Das Charakteristische daran ist, daß jeweils das Einfahrgleis geradlinig auf einen Bahnsteig des Bahnhofs zuläuft und dann erst über eine spitzbefahrene Weiche das Ausfahrgleis erreicht. Dieser Plan eignet sich auch vorzüglich für Kleinanlagen. Die Länge der verkehrenden Züge kann mit vier bis fünf Wagen bemessen werden.

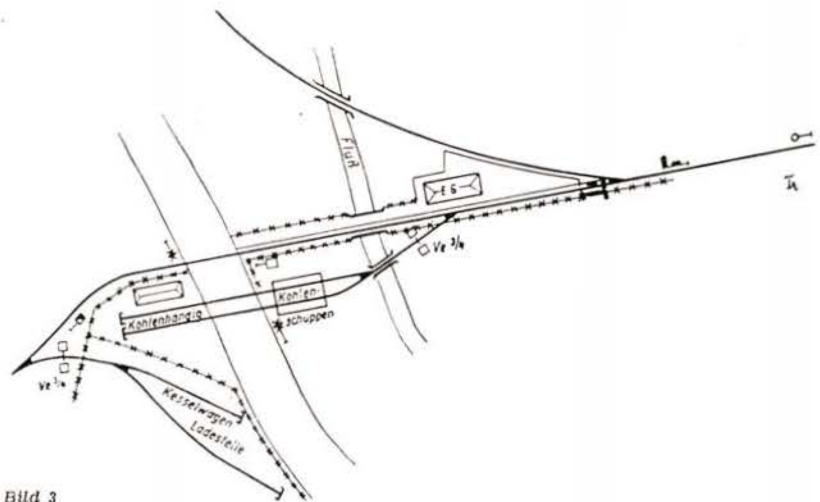


Bild 3

5. Bahnhof mit starkem Güterverkehr an einer Nebenstrecke (Bild 5)

Für größere Modellbahnanlagen gedacht ist der Gleisplan nach Bild 5,

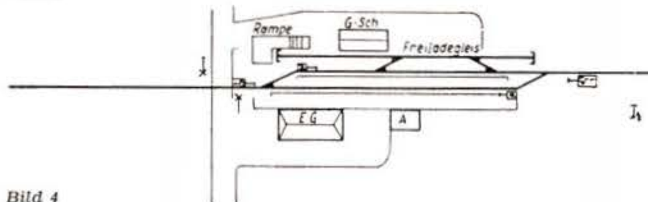


Bild 4

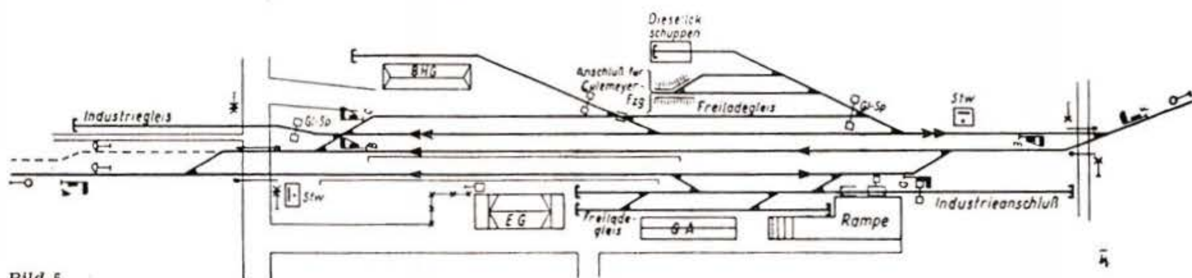


Bild 5

ebenfalls ein typischer Vertreter sächsischer Bauform. Die Anordnung der Güterabfertigung und Freiladegleise, sowie das Vorhandensein der Industrieanschlüsse lassen auf einen regen Güterumschlag schließen. Gleichzeitig ist auch ein Anschluß für ein Culemeyer-Fahrzeug vorhanden. Die Güterwagen werden im Bahnhof durch eine Kleinlok oder aber auch eine kleine Dampflok umgesetzt. Der Bahnhof ist an einer eingleisigen Neben- oder Hauptbahn mit Blocksicherung und dichter Zugfolge zu verlegen. Es besteht die Möglichkeit, durch ihn eine zweigleisige Bahn in eine eingleisige aufzulösen. Allerdings muß dann der zweite Flügel des Hauptsignals B abgenommen werden.

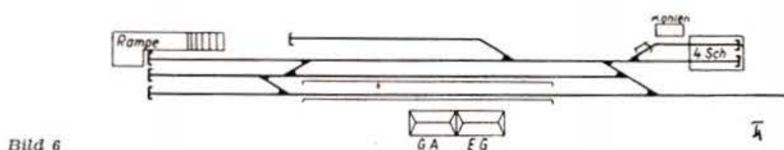


Bild 6

6. Bayrischer Lokalbahnhof (Bild 6)

7. Bayrischer Trennungsbahnhof (Bild 7)

Im Gegensatz zu sächsischen jetzt einmal typische bayrische Bahnhofsformen, demonstriert durch den bayrischen Lokalbahnhof im Bild 6, einem Grundtyp und dem bayrischen Trennungsbahnhof einer Lokalbahn.

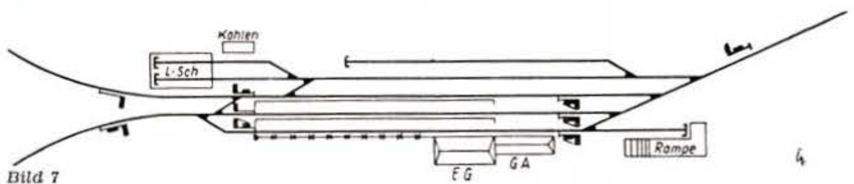


Bild 7

8. Ladestelle (Bild 8)

Auch eine Ladestelle wird hier nicht vergessen. Einen nicht alltäglichen Vertreter für diese Art von Bahn-

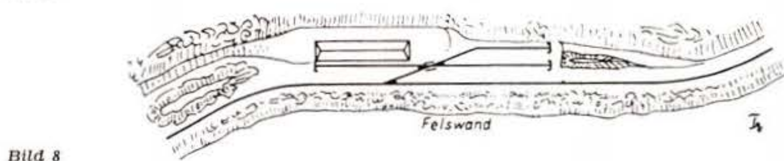


Bild 8

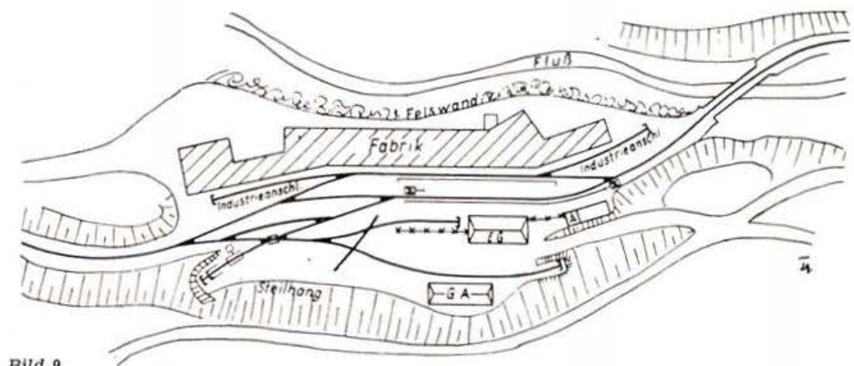


Bild 9

anlagen finden wir im Bild 8. Die Ladestelle soll deshalb hier erwähnt werden, weil sie dem raumbeschränkten Modelleisenbahner eine willkommene Abwechslung auf seiner Anlage zu bieten vermag. Die Bahn führt hoch am Talrand entlang, für die eigentliche Ladestelle ließ die Natur nur wenig Platz übrig. Die drei Stumpfgleise erlauben die Aufstellung von jeweils zwei Wagen, höchstens aber insgesamt fünf. Von der Ladestelle aus schlängelt sich die Landstraße zu Tal.

9. *Gebirgsbahnhof* (Bild 9)

Ein sehr interessantes Projekt eines Gebirgsbahnhofes an einer Nebenstrecke ohne Blocksicherung stellen wir im Bild 9 dar. An Signalen und Kennzeichen sind lediglich die Weichensignale, die Ve 3/4 an der Waage und zwei K 8a vorhanden. Die Länge dieses Bahnhofs wird ebenfalls für vier bis fünf Wagen bemessen. Infolge der Lage des Bahnhofs am Steilhang eines engen Tales haben die Verladegleise eine eigenartige Anordnung erhalten. Dieses Modell trägt bestimmt zur lebendigen und naturgetreuen Gestaltung einer jeden Anlage bei, die Gebirgscharakter trägt.

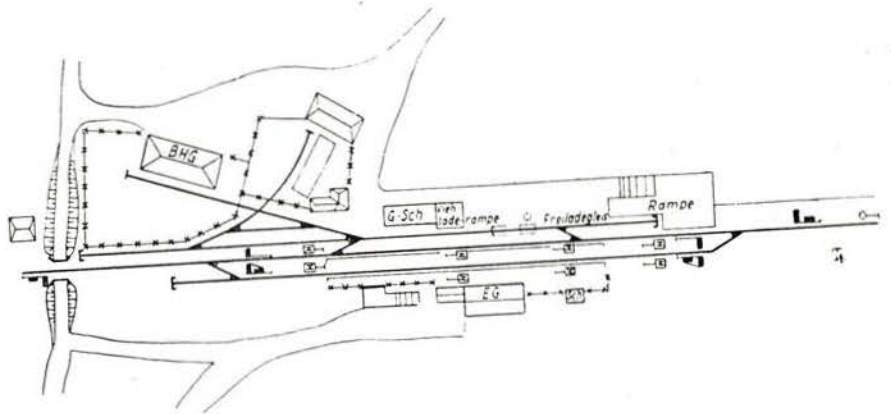


Bild 10

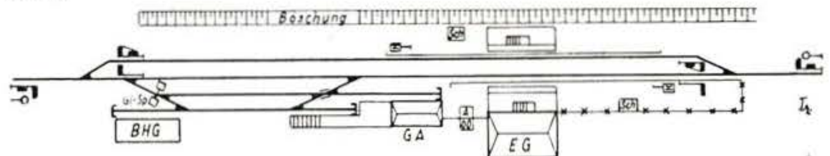


Bild 11

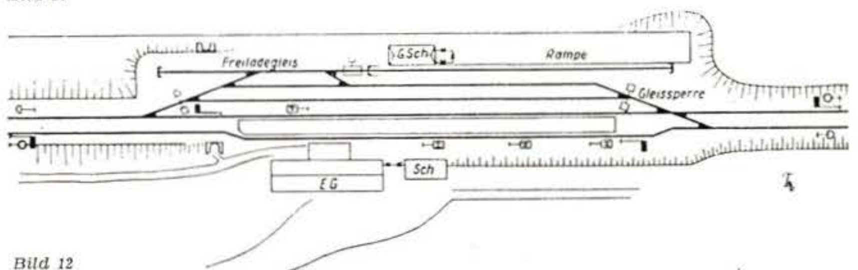


Bild 12

10. *Ländlicher Bahnhof an einer Hauptbahn* (Bild 10)

Wenn die Absicht besteht, eine Hauptbahn auf der Anlage nachzubilden, so gibt es auch hier viele Möglichkeiten, brauchbare und vorbildnahe Bahnhöfe anzulegen. Wie ist es vielleicht mit dem Gleisplan, der im Bild 10 gezeigt wird? Um den Bahnhof gruppieren sich lediglich die BHG, eine Kohlen- und Düngerhandlung und drei bis vier Wohnhäuser. Die Gemeinde liegt abseits des Bahnhofs an oder auch hinter einem Bergrücken. Wir brauchen also wiederum kein Dorf zu bauen. Auf dem Güterbahnhof werden hauptsächlich landwirtschaftliche Verbrauchs- und Erzeugungsgüter sowie Granitsteine umgeschlagen. Daher ist — auch im Modell — die Laderampe förmlich mit Granitblöcken übersät. Im Modell wird die Länge der Bahnsteige auf die Länge der eingesetzten Modellzüge zugeschnitten.

11. *Ländlicher Kreuzungsbahnhof* (Bild 11)

Als ein anderes Beispiel sei der Gleisplan nach Bild 11 aufgeführt. Den Ort brauchen wir nur anzudeuten, da sich um den Bahnhof nur wenige Häuser gruppieren. Aber auch das Gegenteil kann ruhig der Fall sein. Unkompliziert in seinem Aufbau finden wir zwei zum Teil überdachte Bahnsteige mit Unterführung, seitlich an das Empfangsgebäude anschließend die Güterhalle mit Rampe und Freiladegleis, das wiederum als Stumpfgleis bei der BHG endet. Der Bahnhof dient hauptsächlich, wie auch der im Bild 10, zu Kreuzungs- und Überholungszwecken.

12. *Ländlicher Bahnhof an zweigleisiger Hauptbahn* (Bild 12)

Im Bild 12 wird ein ländlicher Bahnhof mit Mittelbahnsteig und Unterführung an einer zweigleisigen Hauptstrecke gezeigt. Überholungsgleise für Güterzüge sind nicht vorhanden, da alle Durchgangsgüterzüge ohne Halt durchfahren. Die Freiladegleise werden durch Nahgüterzüge bedient. Das Freiladegleis ist hier sehr kurz, dafür ist die Rampe aber um so länger. Verladen werden hier Steine aller Art. Es ist eine interessante Aufgabe, eine solche Rangierfahrt mit dem

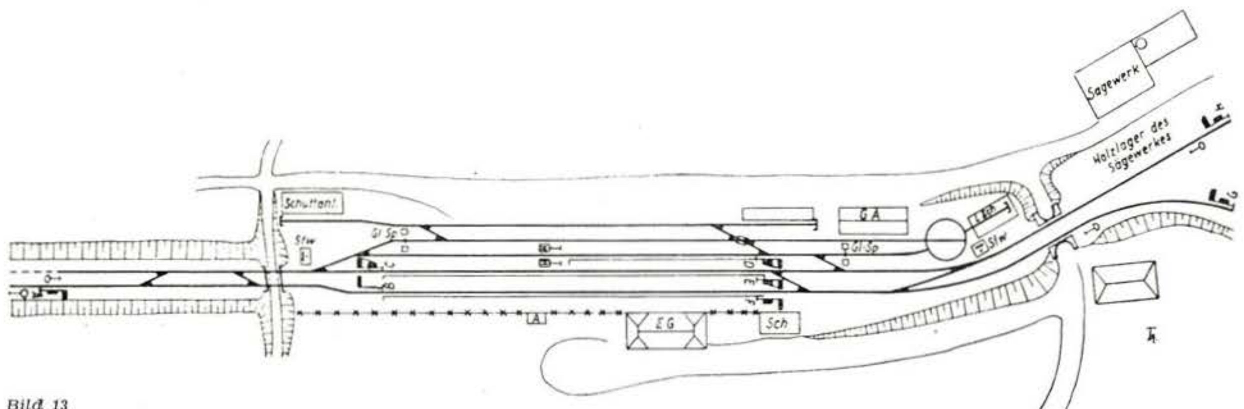


Bild 13

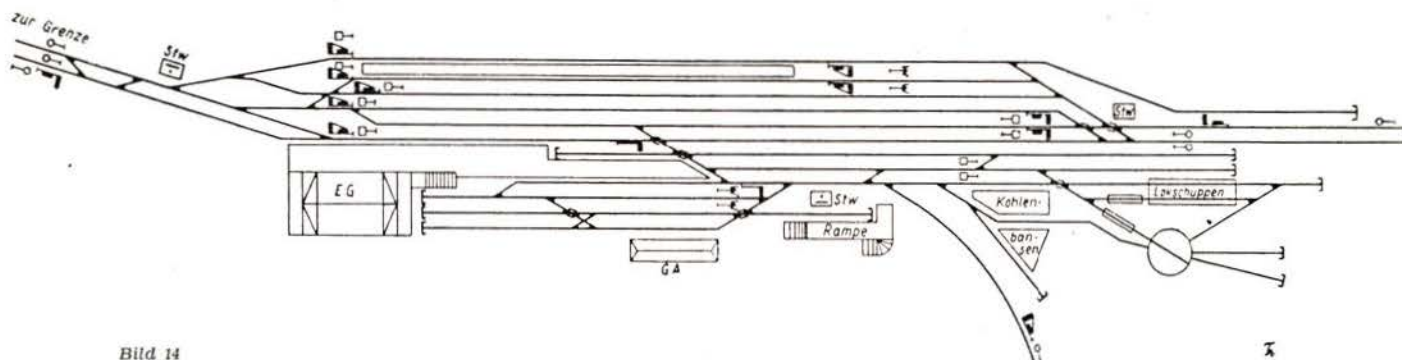


Bild 14

Nahgüterzug auf der Modelleisenbahnanlage durchzuführen.

13. Einfacher Bahnhof mit Nebenbahnabzweigung (Bild 13)

Dieser Gleisplan ist für diejenigen Modelleisenbahner angebracht, die an die Flächenausdehnung ihrer Anlage größere Ansprüche stellen können. Den Bahnhof erreicht eine zweigleisige Hauptstrecke, die sich aber in eine eingleisige verjüngt. Außerdem zweigt eine Nebenbahn mit Blocksicherung ab. Die Bahnsteige sind nur durch Überschreiten der Gleise zu erreichen. Lediglich am Empfangsgebäude ist über dem Hausbahnsteig eine Überdachung angebracht. Der Bahnhof besitzt nur ein Freiladegleis ohne Kopframpe. Das am Bahnhof gelegene Sägewerk verfügt über kein eigenes Anschlußgleis. Um die Hölzer des Werkes zu verladen, wird vielmehr das Gleis der Nebenbahn in den Betriebspausen benutzt. Außerdem dient dieses Gleis noch als Ausziehgleis. Daher befindet sich der Standort des Signales H auch so weit draußen. Hierin liegt bei diesem Gleisplan der besondere Reiz, der für die Gestaltung dieses Modells spricht und interessante Probleme und Rangieraufgaben mit sich bringt. Weiterhin befindet sich auf dem Bahnhof noch eine Beschüttungsanlage für Wagen zum Verladen der aus den Steinbrüchen der Umgebung angelieferten Steine. Beachtlich ist die Verteilung der Kennzeichen K 8 a. Der Bahnhof kann auch an eine eingleisige Hauptbahn gelegt werden. Dabei ist lediglich das Ausfahrgleis in Richtung A — wie im Bild 13 dargestellt — in ein Stumpfgleis umzuwandeln, und die Signale B und C müssen noch ihre Standorte tauschen.

14. Grenzbahnhof (Bild 14)

Zum Schluß sei noch im Bild 14 eine Übersichtsskizze des Gleisplanes eines größeren Grenzbahnhofes an einer zweigleisigen Transitstrecke und abzweigender Nebenbahn gezeigt. Hier werden alle Arten von Reisezügen gebildet und aufgelöst, Kurswagen von D-Zügen sowie geschlossene Güterzüge gehen nach der Zollabfertigung über die nahe Grenze. Eine sehr interessante Bahnanlage stellt dieser Bahnhof dar, jedoch kann er als Modell nur auf Großanlagen nachgebildet werden.

G. Zöll

WALTER FEDDERAU, Berlin

Fäkalienwagen

Das Bild zeigt den Dienstgutwagen 82 — 30 — 09 des Bf Zwickau. Es ist ein etwa im Jahre 1880 gebauter Jauchewagen, oft auch Fäkalienwagen genannt, der im Bezirk des Reichsbahnamtes Zwickau eingesetzt wird.

Diese Wagen dienen der Beseitigung von Abwässern und Abortanfällen der Eisenbahndienstgebäude in den Fällen, wenn ein Anschluß dieser Gebäude an ein Ortsabwassernetz nicht möglich ist und die Abfuhr in Eisenbahnwagen erfolgen muß.

Hierfür werden meist alte Kesselwagen verwendet, die früher mit einer Handpumpe oder einer mit dem Dampf einer Lokomotive betriebenen Dampfpumpe gefüllt wurden.

Dieses Verfahren ist sehr unwirtschaftlich, da für längere Zeit eine Lokomotive benötigt wird. Außerdem sind für die Bedienung mehrere Arbeitskräfte erforderlich und das betreffende Gleis ist längere Zeit besetzt, was zu betrieblichen Erschwerungen führen kann.

Eine wesentliche Verbesserung wurde durch den Einsatz von Jauchewagen erzielt, bei denen die im Kesselinneren befindliche Luft durch Explosion von Gasolin aus dem Kessel über ein Ventil ins Freie gedrückt wird. Dadurch entsteht in dem Jauchebehälter ein luftverdünnter Raum. Der atmosphärische Luftdruck drückt dann anschließend in kürzester Zeit den Inhalt der Abwassergrube durch die auf dem Bild erkennbaren angeschlossenen Schläuche in den auf dem Wagen befindlichen Jauchebehälter.

Der abgebildete Jauchewagen wird jedoch noch unter Verwendung einer mit Luftdruck betriebenen Pumpe gefüllt.

Foto: G. Illner, Leipzig.



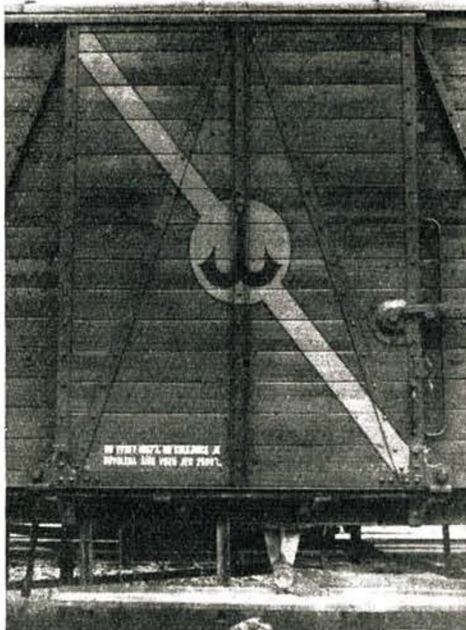


Foto: G. Illner.

Eisenbahn aus Gold

Der indische Maharadscha von Bidjäpur besitzt die kostbarste Miniatureisenbahn der Welt. Die Bahn ist aus purem Gold und wird elektrisch betrieben. Während der Mahlzeit fährt sie langsam auf der fürstlichen Tafel herum und befördert in zwanzig Wagen Obst, Nüsse, Wein und Dessert sowie Gewürze. Sie hält automatisch vor jedem Gedeck.

Relationen

von K. KUBE

Der hohe Fürst von Bidjäpur
spielt am liebsten immer nur
mit teuren Sachen
die ihm hold
erscheinen . . .
zum Beispiel: Eisenbahn aus [Gold,
will's meinen.
Die er sich mal für vieles Geld,
gekauft als kostbarste der Welt.
Herrn Lehmanns Bahn
ist nur aus Eisen,
drum könnte man
ihm nun beweisen,
daß die des Herrn von [Bidjäpur,
aus Gold!
doch sonst
mit gleicher Spur
ein mieses Ding dagegen ist.
Wobei man allerdings vergißt,
daß Lehmann,
Zugschaffner aus Dresden,
bestimmt,
mit Sicherheit
am nächsten
Gehaltstag neue Teile holt.
Inzwischen setzt das teure [Gold
des Maharadschas
Grünspan an,
weil der es nicht mehr
sehen kann.
Und so erweist sich
wieder mal,
daß nimmt des Preises
hohe Zahl
den absoluten Wert bedeutet.
Fazit:
Das Glück ein Mensch dabei
empfindet,
in diesem Fall den Wert
begründet!

BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 52

Unser Bildreporter bemerkte an der Tür eines G-Wagens der tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD) eine merkwürdige Kennzeichnung: ein schwarzer Anker ist auf blauem Grund in der Türmitte aufgemalt, während sich von der linken oberen zur rechten unteren Ecke ein ebenfalls blauer Diagonalstreifen zieht. Wer weiß, was diese eigentümliche Kennzeichnung besagt?

Lösung der Aufgabe 51 aus Heft 10/58

Im Eisenbahnbetrieb unterscheidet man fern- und ortsbediente Weichen. Während die ersteren durch Hebelkraft über Drahtzugleitungen mechanisch oder aber durch Kraftstellwerkseinrichtungen elektrisch fernbetätigt werden, kann man die ortsbedienten Weichen eben nur an Ort und Stelle mittels eines Stellgewichtes von Hand aus bedienen. Daher heißen diese Weichen auch einfach Handweichen. Sie fallen sofort durch ein rundes eisernes Stellgewicht auf, das einen schwarz-weißen Farbanstrich trägt. Befindet sich die schwarze Seite zum Erdboden hin, so liegt die zugehörige Weiche in ihrer Grundstellung. Jede Weiche besitzt eine ein für allemal festgelegte Grundstellung, in die jede Weiche nach Benutzung wieder gebracht werden muß. Diese Grundstellung richtet sich nach der zumeist befahrenen Richtung, sie kann also sowohl auf dem geraden Strang der Weiche als auch auf dem abzweigenden liegen. Handweichen befinden sich zumeist in Nebengleisen, Zusatzanlagen und ähnlichen mehr. Trägt eine Handweiche im weißen Teil des Stellgewichtes noch eine schwarze Beschriftung „R“, so bedeutet das, daß diese Weiche vom Rangierpersonal ohne Mitwirkung eines besonderen Weichenwärters bedient werden darf.

Berichtigungen

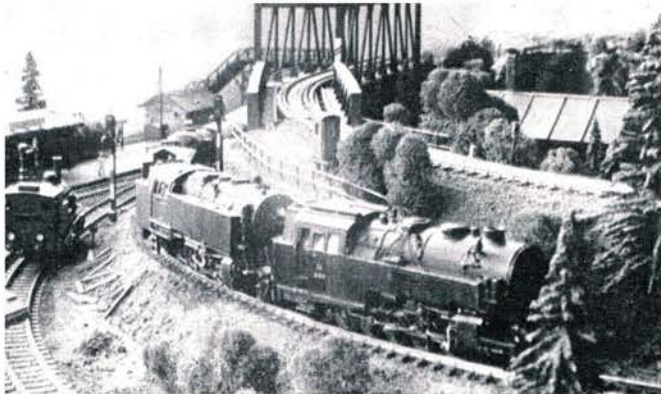
Da ist doch unser Mitarbeiter einer falschen Information aufgesessen, die wir zu entschuldigen bitten und hiermit richtigstellen wollen. Bei der Lösung der 47. Aufgabe „Bist du im Bilde?“ in Heft 7/58 gehört der im Bild dargestellte VT nicht zur Baureihe 95 der Deutschen Bundesbahn, sondern ist der MAN-Einachs-Deichsel-Leichttriebwagen, der für Privatbahnen gebaut wird. Demnach handelte es sich also auch nicht um den VT 98 der DB, wie uns viele Leser schrieben. Der MAN-Leichttriebwagen besitzt ein völlig neuartiges Laufwerk. Jede Achse wird durch Achslenker in einem Deichselrahmen gelagert, der mit einem Gummigelenk am Wagendrehzapfen befestigt ist. Vorgespannte Federn mit Flüssigkeitsstoßdämpfern dienen als Rückstellvorrichtung. Die Maschinenanlage besteht wahlweise aus einem oder zwei MAN-Sechszylinder-Unterflurmotoren.

In unserer Notiz über die Doppelstockwagen im Heft 8/58 ist uns ein Fehler unterlaufen. Nicht die NSB, sondern die DSB (Dänische Staatsbahn) besaß im Jahre 1875 Doppelstockwagen.

Im Heft 7/58, S. 205, 19. Zeile von unten muß es richtig heißen: „2. UKW-Ferritkern-Kleindrossel 11 μH/1,5 A.“

Auf Seite 245 des Jahrgangs 7 ist uns leider eine Klischeeverwechslung unterlaufen. Die im Bild 1 auf dieser Seite gezeigte Ellok ist die 2'B1'-Schnellzuglokomotive ES 2 der Preuß.-Hess. Staatseisenbahn mit der Betriebsnummer 10 502. Diese Lokomotive wurde 1911 erbaut und auf der Strecke Dessau—Bitterfeld eingesetzt. Nach Übernahme durch die DR erhielt sie die Nummer E 00 02.

Die Redaktion.



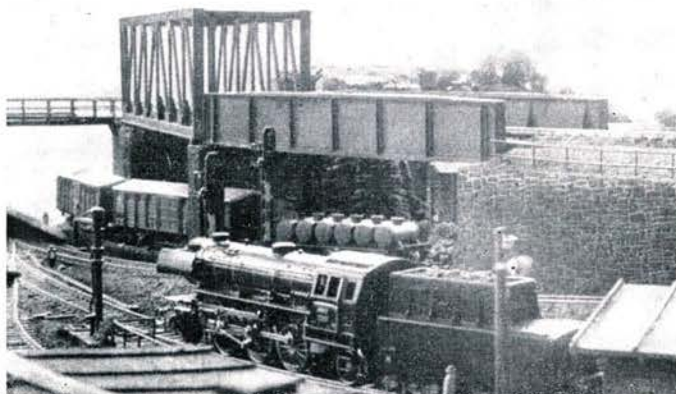
„Fleißiger Modelleisenbahner"

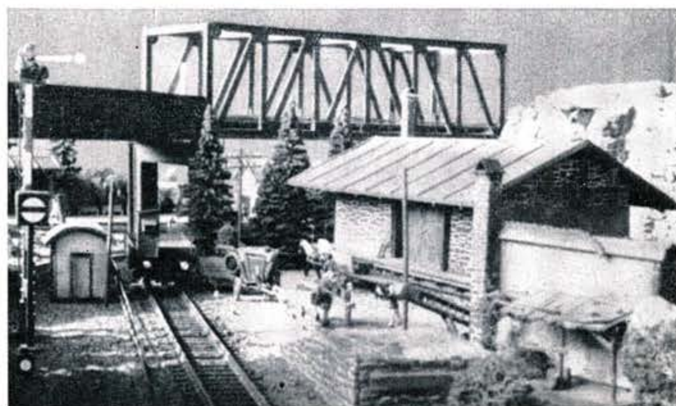




Ein fleißiger Modelleisenbahner ist Harry Schiller aus Stuttgart.

Von seiner Modelleisenbahnanlage in der Baugröße H0 zeigen wir auf dieser Seite einige interessante Motive, die geeignet sind, andere Modelleisenbahner bei der Wahl und Gestaltung einzelner Bauabschnitte anzuregen.







interessantes von den eisenbahnen der welt +

interessantes von den eisenbahnen de



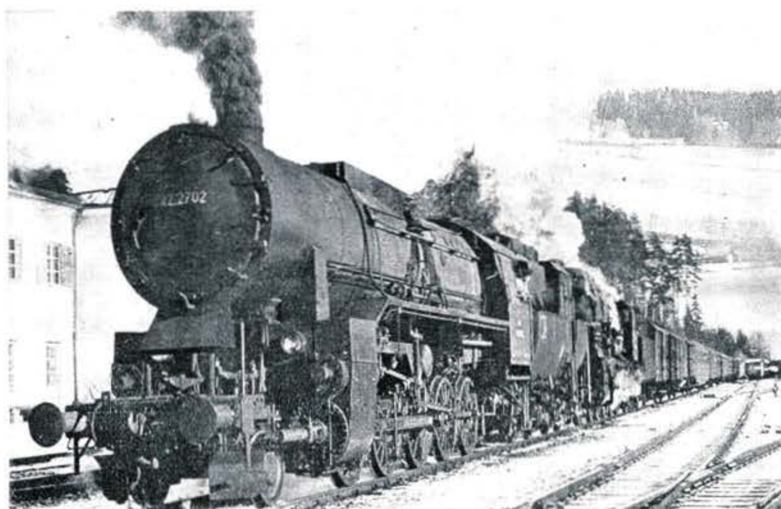


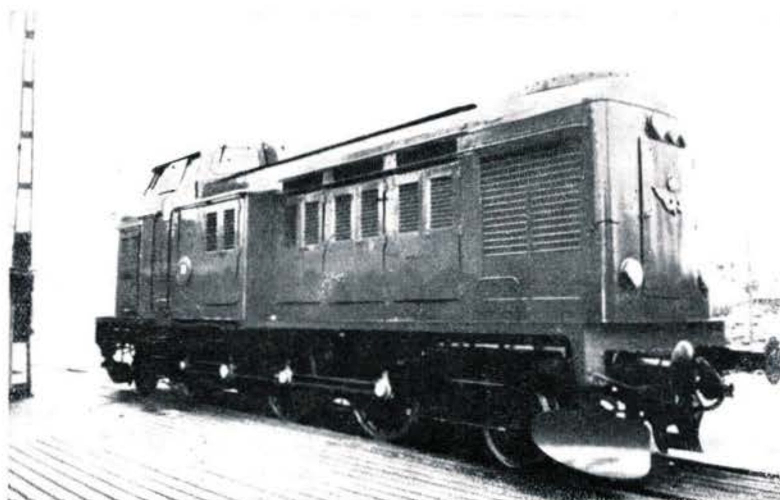
Dieses straßenbahnähnliche Triebfahrzeug Reihe T II verkehrt auf der 1000-mm-Schmalspurbahn zwischen Liberec und Jablonec a. d. Nisa in der Tschechoslowakischen Republik. Der Triebwagen wurde nach einer Konstruktion der Versuchsanstalt für Schienenfahrzeuge in Prag von der Waggonfabrik Tatra in Prag-Smichow gebaut. — ille —



Der Eilzug 691 im Bf Breitenstein. Mit einem Gewicht von 624 t wird der Eilzug von den beiden Lokomotiven der Reihen 42 (vorn) und 33 der ÖBB gezogen.

Foto: K. Pfeiffer, Wien.







Gasturbinenlokomotive der Schwedischen Staatsbahnen. Das Treibgas für die Turbine liefert ein eingebauter Dieselmotor.

Foto: J. Hansson, Göteborg.

Für unser LOKARCHIV

HANS KÖHLER, Erfurt

Die Lokomotiven der Baureihe 61

Паровозы серии 61

The locomotive serie 61

Les locomotives de la série 61

DK 621.132.651

Für die Schnellverbindung Berlin—Dresden beschaffte die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935 von der Firma Henschel & Sohn, Kassel, die Stromlinientenderlokomotive 61 001 mit der Achsfolge 2′ C 2′ für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Die in der gleichen Stadt ansässige Firma Wegmann lieferte den vierteiligen Leichtbauzug dazu, so daß das ganze Objekt schließlich den Namen „Henschel-Wegmann-Zug" bekam, der damals seinesgleichen in der ganzen Welt suchte.

Zweck der Beschaffung dieses Zuges war es, den Geschäftsreisenden die schnelle und bequeme Fahrt von Berlin nach Dresden und zurück zu ermöglichen (Entfernung 176 km — Fahrzeit etwa 90 Minuten).

Der 1935 beschafften Lokomotive 61 001 folgte ein Jahr später die Lok 61 002 mit der Achsfolge 2′ C 3′. Die Vorratsräume wurden bei letzterer vergrößert, die anstatt 17 m³ Wasser (bei der 001) 21 m³ und anstatt 5 t Kohle 6 t mitführte. Die Lok 61 001 war als Zwillingslokomotive ausgebildet, was bei sehr hoher Geschwindigkeit unter Dampf zu Zuckungen der Lok Anlaß gab. Die Lok 61 002 erhielt zur Verbesserung des Laufes ein Drillingstriebwerk. Die Zylinderdurchmesser wurden von 460 mm auf 390 mm verringert. Gleichzeitig verlegte man die Kurbelzapfen an den Treibradsätzen näher zur Radmitte, wodurch der Kolbenhub um 90 mm kleiner wurde (660 mm statt 750 mm). Der Schieber erhielt einen Durchmesser von 220 mm gegenüber 300 mm bei der Lok 61 001.

Die Kesselgröße wurde bis auf die Anzahl der Rauch- und Heizrohre beibehalten. Die Nische für den Vorwärmer in der Rauchkammer entfiel bei der Lok 61 002, weil der Vorwärmer über dem rechten Zylinderblock angeordnet wurde. Sonderstähle für die Feuerbüchse erlaubten bei beiden Lokomotiven die Erhöhung des üblichen Kesseldruckes von 16 kg/cm² auf 20 kg/cm². Demzufolge konnten die Zylinderdurchmesser geringer bemessen werden als bei anderen Lokomotiven der Einheitsbauart.

Auf der Verkleidung in Höhe des Schornsteines erhielt die Lokomotive 61 002 Windleitbleche.

Der Treibraddurchmesser beträgt bei beiden Lokomotiven 2300 mm. Bei der Lok 61 002 ist die Treibradbremse verstärkt worden, so daß die Treibräder bei hoher Geschwindigkeit mit 200 % abgebremst werden können.

Bild 1 Wegmann-Zug im Jahre 1935.

Bild 2 Maßskizze von der Henschel-Lokomotive 61 001.

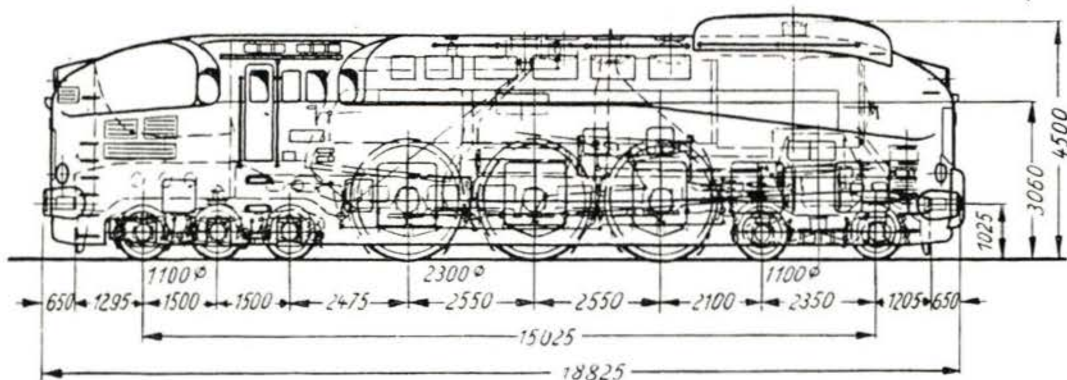


Bild 3 Maßskizze von der Henschel-Lokomotive 61 002.

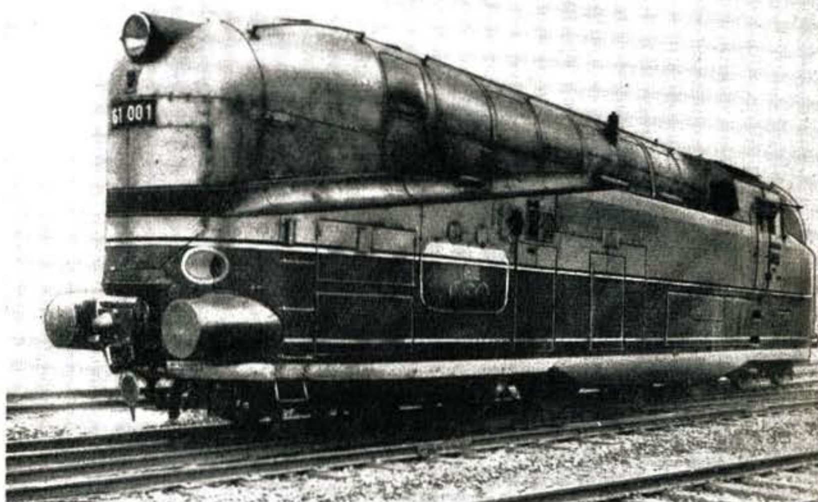
Die Führerstandseinrichtung unterscheidet sich für die Vorwärtsfahrt nicht von der anderer Einheitsbauarten. Da die Lokomotiven auch für Rückwärtsfahrten mit derselben hohen Geschwindigkeit vorgesehen waren, mußte die Führerstandseinrichtung, soweit sie den Lokführer angeht (Regler, Bremsventile, Bremsdruckmesser, Geschwindigkeitsmesser usw.) auch tenderseitig angebracht werden. Der Lokführer stand also in Rückwärtsfahrt auch in Fahrtrichtung.

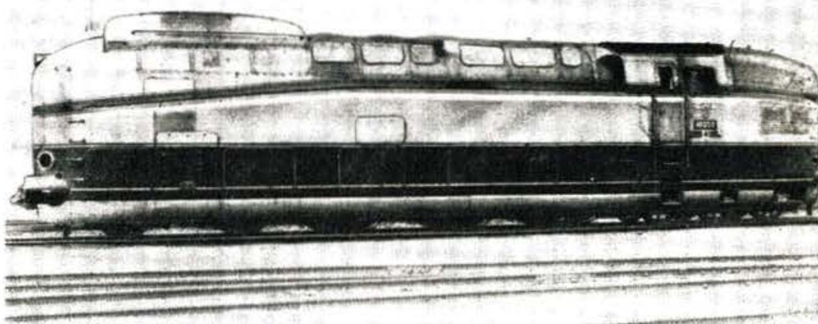
Für den Wendezugbetrieb waren Lokomotiven und Wagen nicht eingerichtet, was oft angenommen wird. Für den Wendezugbetrieb waren lediglich die Doppelstockzüge der Lübeck-Büchener-Eisenbahn (Strecke Lübeck—Hamburg) eingerichtet, die zur gleichen Zeit wegen ihrer ebenfalls sehr hohen Reisegeschwindigkeit großes Aufsehen im In- und Ausland erregten (Lok-Baureihe 60 — siehe „Der Modelleisenbahner" 2 [1953], Seite 21).

Die Lokomotive 61 002 ist zur Zeit in Berlin beheimatet. Sie wird nicht mehr im planmäßigen Schnellzugverkehr verwendet. Die Lokomotive 61 001 wird im Ausbesserungswerk Braunschweig verschrottet.

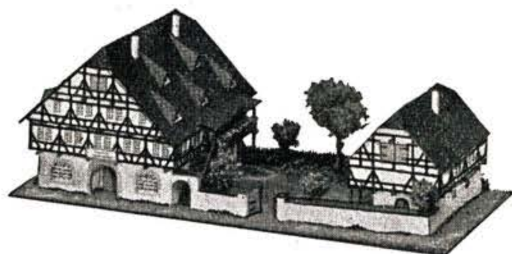
Technische Daten der beiden Lokomotiven

Lok-Nummer	61 001	61 002	Angaben in
Größte Geschwindigkeit	175	175	km/h
Zylinderdurchmesser	460	3 × 390	mm
Kolbenhub	750	660	mm
Kesseldruck	20	20	kg/cm²
Rostfläche	2,8	2,8	m²
Verdampfungsheizfläche	151,0	152,0	m²
Überhitzerheizfläche	69,0	69,0	m²
Gesamtgewicht	128,3	143,3	t
Reibungsgewicht	55,6	55,5	t
mittl. Kuppelachsdruck	18,5	18,5	t
Wasservorrat	17	21	m³
Kohlevorrat	5	6	t





Jetzt ist die richtige Zeit zur Ausgestaltung Ihrer Anlage!



Vergessen Sie nicht, sich rechtzeitig um

die beliebten



zum Selbstaufbau

zu bemühen, denn sie erfreuen sich immer wieder stärkster Nachfrage. Z. Zt. über 30 verschiedene Gebäude lieferbar. Zu beziehen durch den Fachhandel.

Viel Freude mit Ihrer Modellbahn wünscht Ihnen

H. AUHAGEN K.-G., MARIENBERG (ERZGEBIRGE) - Seit 1885

FORDERN SIE KOSTENLOSEN PROSPEKT

Lieferungen in alle Welt

stellen die Qualität unserer Erzeugnisse unter Beweis. Unsere Modelle für die Miniatureisenbahn Spur H0 sind Spitzenerzeugnisse der Deutschen Industrie.

Wir liefern innerhalb der DDR nur an das GHK Kulturwaren und an den privaten Großhandel.

Im Ausland weisen wir gern Bezugsquellen nach.

PHG Eisenbahn-Modellbau

Plauen/Vogtl., Krausenstraße 24

(früher Werner Swart & Sohn, Plauen
Werner Bach, Oelsnitz/V.)

ERICH UNGLAUBE

Das Spezialgeschäft für den Modelleisenbahner.
Große Auswahl in Bastlerteilen und Fertigwaren von Firmen:
PIKO – HERR – REHSE – EHLKE – ZEUKE – PILZ
We-Ba-Weichen-Bausätze und Profile 2,0-2,5 und 3,5 mm hoch
Regler mit Umschalter
Piko-Vertragswerkstatt

Telefon 58 54 50 Berlin O 112, Wühlischstr. 58, Bahnhof Ostkreuz
Kein Katalog- und Preislistenversand

Willy Noster



TEL. 27 39 12 GEGR. 1897

BERLIN O 17 · BRÜCKENSTR. 15a

Modelleisenbahnen und Zubehör — Technische Spielwaren
Alles für den Bastler



KURT *Rautenberg*
DAS FACHGESCHÄFT FÜR TECHN. SPIELWAREN

Telefon 51 69 68

Elektrische Bahnen in den Spurweiten TT, H0, S und Zubehör
Uhrwerkbahnen – Dampfmaschinen – Antriebsmodelle
Metallbaukästen – Elektro-Baukästen – elektr. Kinderkochherde – **Piko-Vertragswerkstatt**

BERLIN NO 55, Greifswalder Str. 1, Am Königstor

WILHELMY

Elektro - Elektro-Eisenbahnen - Radio

jetzt im „neuen" modernen, großen Fachgeschäft

Gute Auswahl in 0- und H0-Anlagen – Spielzeug aller Art
Vertragswerkstatt für Piko-Gützold - Z. Zt. kein Postversand
BERLIN-LICHTENBERG, Normannenstraße 38, Ruf 55 44 44
U-, S- und Straßenbahn Stalin-Allee

Modellbau-Technik

Wir bieten an:

Werkzeuge in großer Auswahl (Lötkolben und Lötzinn)

Aufziehbare Eisenbahnen Spur 0

Modellbaukästen Spur H0 für Bahngelände

und schnittige Segelflugmodelle





Berlin · Niederbarnim Straße 26 · Ruf 53 07 71



Hobeln
Beizen
Sägen
Feilen
Schrauben
Nageln
Drechseln
Schnitzen
Schleifen
Polieren

Brücol WERK
MÖBIUS, BRÜCKNER, LAMPE & CO.
MARKKLEEBERG-GROSSSTÄDTELN

Spielzeugeisenbahnen

Spur S = Spurweite 22,5 mm
(mit Taschenlampenbatterieantrieb)

Die Vorzüge unserer Bahnen:

Stabile Ausführung
Wirklichkeitsnahe Formgebung
Billige Preislage

VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm / Thüringen

Das gute Modell

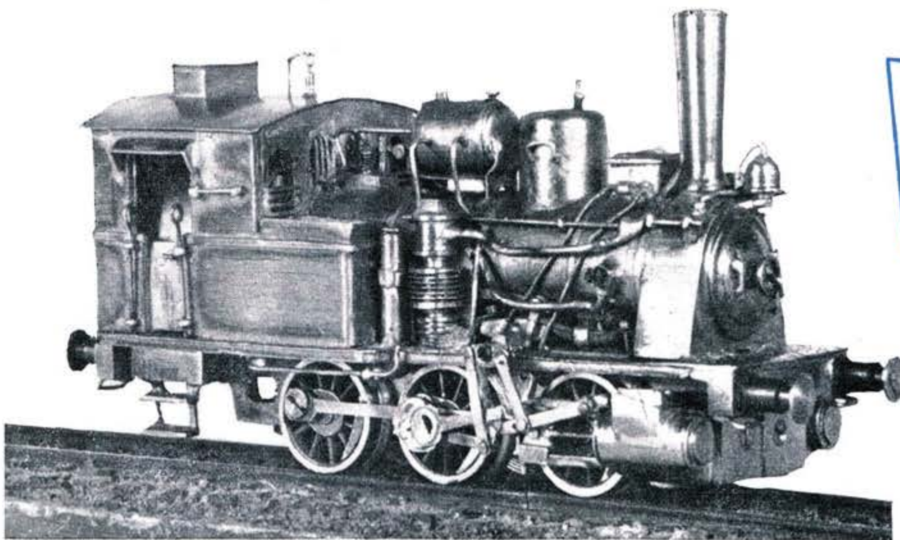


Bild 1 Dieses Lokomotivmodell einer pr T 3 erbaute Herbert Schielke (46) aus Berlin. Die Drehteile fertigte Herr Sch. lediglich mit Hilfe einer einfachen Tischbohrmaschine an. Ungefähre Arbeitszeit 90 Stunden. Besondere Sorgfalt verwandte Herr Sch. auf die Nachbildung der diffizilen Steuerungsteile.
Foto: Schleusener.

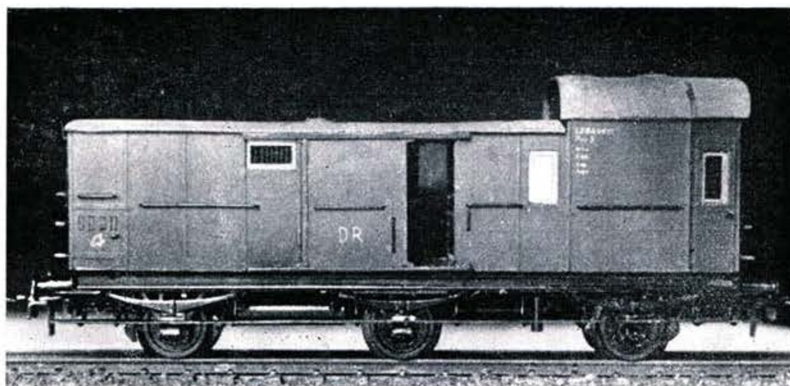


Bild 2 Karl-Ernst Hertam, Rochlitz, wählte für das Modell eines Pw 3 pr 99 a in der Baugröße H 0 die Gemischtbauweise und lehnte seine Arbeit an den Bauplan im Heft 8/57 unserer Zeitschrift an.
Foto: Hertam.

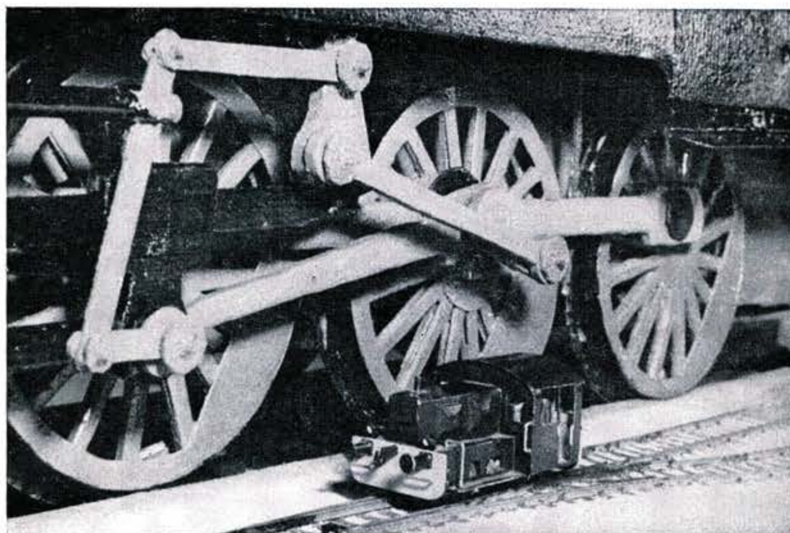


Bild 3 Das kleinste und das größte Lokomotivmodell des Modellbahn-Wettbewerbs 1958. Foto: Illner.

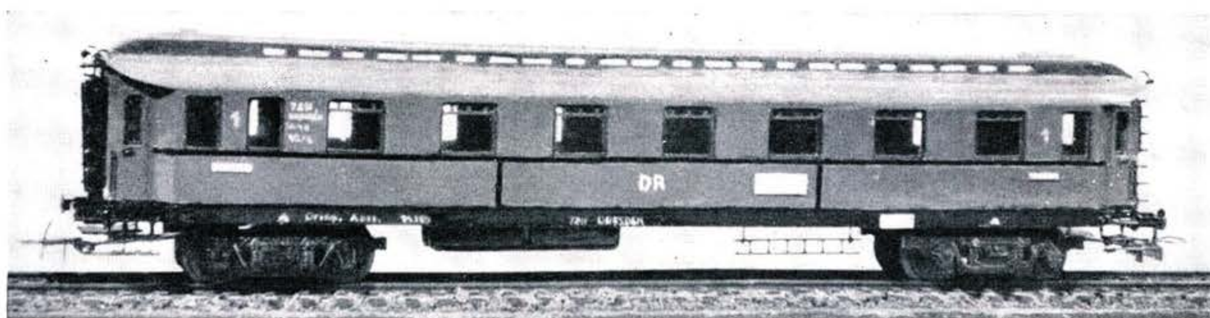


Bild 4 32 Stunden benötigten Hans-Detlef Lesny und Bernhard Kujawa zur Herstellung dieses Modells eines A 4 ü pr 20 a nach dem Bauplan in unserem Heft 4/57.
Foto: Pochanke.

